



Pro gradu -tutkielma
Maantiede
Kulttuurimaantiede

ATACAMAN ALUEKIISTA JA BOLIVIAN UNELMA MERESTÄ - HAASTEENA
YMPÄRILLÄ TAPAHTUVAT MUUTOSPROSESSIT ERI SKAALOISSA

Niko Salmela

2019

Ohjaaja: Markku Löytönen

HELSINGIN YLIOPISTO
MATEMAATTIS-LUONNONTIETEELLINEN TIEDEKUNTA
GEOTIETEIDEN JA MAANTIETEEN LAITOS
MAANTIEDE

PL 64 (Gustaf Hällströmin katu 2)
00014 Helsingin yliopisto



Tiedekunta/Osasto Fakultet/Sektion – Faculty Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta		Laitos/Institution– Department Geotieteiden ja maantieteen laitos
Tekijä/Författare – Author Niko Salmela		
Työn nimi / Arbetets titel – Title Atacaman aluekiista ja Bolivian unelma merestä - haasteena ympärillä tapahtuvat muutosprosessit eri skaaloissa		
Oppiaine /Läroämne – Subject Kulttuurimaantiede		
Työn laji/Arbetets art – Level Pro Gradu -tutkielma	Aika/Datum – Month and year 12 / 2019	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages 66 + liitteet
Tiivistelmä/Referat – Abstract <p>Tämä opinnäytetyö käsittelee konfliktitilannetta, joka on syntynyt menneisyydessä käydyn sodan jälkiseurauksena. Tarkastelun viitekehyksenä on poliittisen ja funktionaalisen maantieteen erilaiset lähestymistavat. Tutkimuskysymyksenä on se, miten pitkään jatkunut konfliktitilanne näyttäytyy eri maantieteellisissä skaaloissa ja miten se suhtautuu sen vastavoimina toimiviin prosesseihin, kuten rajat ylittävään alueellistumiseen, globalisaatioon ja valtioiden integraatiohankkeisiin.</p> <p>Tutkimustapauksena on Atacaman aluekiista, joka on kolmen Etelä-Amerikan valtion eli Bolivian, Chilen ja Perun välinen kiista aluejaosta, joka syntyi Tyynenmeren sodan (1879-1883) seurauksena. Kiista koskettaa erityisesti Boliviaa, joka menetti rannikkoalueensa Chilelle ja muuttui sisämaavaltioksi. Bolivia vaatii Chileä palauttamaan tälle suvereenin yhteyden Tyynenmeren rannikolle. Chile pitää vaatimusta perusteettomana, koska maat tekivät vuonna 1904 rauhansopimuksen, joka velvoitti Chileä rakentamaan rautatien rannikolta Boliviaan ja takaamaan pääsyn satamiin. Bolivia perustelee vaatimustaan sanomalla sopimuksen syntyneen voittajan sanelemin ehdoin ja olevan sille epäedullinen.</p> <p>Perua kiista koskettaa siinä tapauksessa, että Chile aikoo luovuttaa Bolivialle alueita, jotka kuuluivat Peruun ennen sotaa. Vuonna 1929 tehty Liman sopimus Chilen ja Perun välillä velvoittaa Chileä kysymään Perun suostumusta alueluovutuksiin. Chile ja Bolivia ovat useita kertoja neuvotteleet ratkaistakseen kiistan, mutta tuloksetta. Bolivia saattoi tapauksen Haagin kansainvälisen tuomioistuimen käsiteltäväksi vuonna 2013, lähtökohtanaan pakottaa Chile neuvottelemaan kanssaan suvereenista meriyhteydestä. Oikeusprosessi päättyi Chilen voittoon vuonna 2018, eli neuvottelupakkoa ei ole. Tämä merkitsi käännettä konfliktin historiassa.</p> <p>Tutkimuksen tavoitteena on luoda konfliktitilanteesta kokonaiskuva, osoittaa ongelman poliittinen ja toiminnallinen ulottuvuus sekä esitellä mahdollisia ratkaisuvaihtoehtoja. Työni lähdemateriaalina olen käyttänyt media-aineistoja internetin kautta, tapauksista käsittelevää kirjallisuutta sekä teoreettista kirjallisuutta. Menetelminäni ovat olleet havainnointi tutkimusalueella, kirjallisuuden ja internetin materiaalin sisällönanalyysi ja keskustelu.</p> <p>Esitellyt ratkaisuvaihtoehdot perustuvat joko suvereenin alueen luovutukseen tai integraatioon ilman suvereniteettia. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että laillisen suvereniteetin merkityksen ylikorostaminen ja nationalistinen identiteettipolitiikka ovat konfliktia ylläpitäviä voimia. Sen sijaan globalisaatio, alueellistuminen ja integraatio ovat tälle konfliktille vastakkaisia muutosprosesseja, joiden valossa konfliktin jatkamista on yhä vaikeampi perustella.</p>		
Avainsanat – Nyckelord – Keywords aluekiista, suvereniteetti, rajat, alueellistuminen, integraatio, nationalismi, globalisaatio, kansainväliset suhteet, Bolivia, Chile, Peru		
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited HELDA		
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information		



Tiedekunta/Osasto Fakultet/Sektion – Faculty Faculty of Science		Laitos/Institution– Department Department of Geosciences and Geography	
Tekijä/Författare – Author Niko Salmela			
Työn nimi / Arbetets titel – Title Atacama territorial dispute and Bolivia's dream of the sea challenged by surrounding processes of change in different scales			
Oppiaine /Läroämne – Subject Human geography			
Työn laji/Arbetets art – Level Master's thesis		Aika/Datum – Month and year 12 / 2019	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages 66 + appendices
Tiivistelmä/Referat – Abstract <p>This thesis examines a conflict situation, which has initiated in consequence of a war of the past. The framework of the study consists of different approaches of both political and functional geography. The research question is how a long conflict situation appears through different geographical scales and how it relates to processes counterproductive to it, like cross border regionalization, globalization and integration projects of states.</p> <p>As a case study I have the territorial dispute in Atacama between three South American states, Bolivia, Chile and Peru, concerning the territorial division resulting from the War of the Pacific (1879-1883). The dispute touches the most Bolivia, who lost all its coastal territory to Chile and thus remained landlocked. Bolivia demands Chile to return to it a sovereign access to the Pacific coast. Chile finds this demand unfounded because the countries made a peace treaty in 1904, that obliged Chile to construct a railway from the coast to Bolivia and guarantee access to its ports. Bolivia argues its demand by claiming that the treaty was dictated by the winning part and that it's unfavorable to Bolivia.</p> <p>The conflict involves Peru in the case that Chile would intend to cede formerly Peruvian territories to Bolivia. The treaty of Lima in 1929 obliges Chile to consult Peru before ceding any territory. Chile and Bolivia have negotiated several times in order to solve the dispute, but without results. Bolivia took the affair to the International Court of Justice in The Hague in 2013 expecting the court to force Chile to negotiate a sovereign access to the sea for Bolivia. The court ruling in 2018 was favorable to Chile, so there's no obligation to negotiate. This was a turning point in the history of the conflict situation.</p> <p>The aim of the study is to show the big picture of the conflict situation, to illustrate the political and functional dimensions of the case and to present possible ways to reach a solution. The source material I have used to this paper consist of media content available online, literature written about this case and theory books. My methods have been observations at the area of the study, content analysis of both literature and online sources and discussion.</p> <p>The presented alternatives for solution are based on either cessation of sovereign territory or on integration without sovereignty. As a conclusion it can be noted that nationalistic identity policy and overemphasized significance of legal sovereignty are factors that tend to maintain and reinforce the conflict. Instead globalization, regionalization and integration are such counteracting processes to the conflict that make it less alluring for the parts to continue it.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords territorial dispute, sovereignty, borders, regionalization, integration, nationalism, globalization, international relations, Bolivia, Chile, Peru			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited HELDA			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			

SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto.....	6
1.1. Aihe ja tutkimuskysymykset.....	6
1.2. Tutkimustapaus.....	6
1.3. Tutkimusalue.....	7
1.4. Nykyisen konfliktitilanteen taustatekijät.....	8
1.5. Kiistan seuraukset ja pyrkimys ratkaisuun.....	10
1.6. Työn tavoitteet.....	10
2. Aineisto ja menetelmät.....	13
3. Tutkimustapauksen historia esikolumbiaanisesta ajasta nykypäivään.....	16
3.1. Atacama, sen rannikko ja sitä ympäröivät alueet ennen espanjalaisvalloitusta.....	17
3.2. Atacama ja sen lähialueet siirtomaa-aikana (1534-1825).....	18
3.3. Bolivian itsenäisyyden aika ennen Tyynenmeren sotaa (1825-1879).....	19
3.4. Sodan alkuasetelmat ja Tyynenmeren sota tai Salpietarisota (1879-1883).....	21
3.5. Sodanjälkeinen aika ennen rauhansopimusta (1884-1904).....	23
3.6. Tapahtumat vuoden 1904 rauhansopimuksesta nykyhetkeen.....	25
3.6.1 Vuoden 1904 rauhansopimus.....	25
3.6.2 Vuoden 1920 protokolla, kysymys Kansainliitossa ja Yhdysvallat välittäjänä.....	25
3.6.3 Vuoden 1929 Liman sopimus, Chacon sota 1932-1935 ja vuoden 1950 diplomatia.....	26
3.6.4 Charaňan ”halaus” 1975-1978.....	27
3.6.5 Tapahtumat Charaňan jälkeen 1978-2000.....	29
3.6.6 ”Gas por mar” eli kaasua merta vastaan 2001-2004.....	30
3.6.7 Kolmentoista kohdan ohjelma (La Agenda de los trece puntos) 2006.....	31
3.6.8 Haagin tuomioistuin 2013-2018.....	32

4. Kiista poliittisella ja toiminnallisella tasolla, eri maantieteellisissä skaaloissa sekä turvallisuuspolitiikan kannalta.....	34
4.1. Poliittinen taso.....	34
4.1.1 Bolivia sisämaavaltiona ja kansainväliset sopimukset.....	34
4.1.2 Ulkopoliitiikka ja kansainväliset suhteet, globaali skaala.....	35
4.1.3 Sisäpolitiikka Boliviassa ja Chilessä, kansallisvaltion skaala.....	36
4.1.4 Paikallinen skaala – rajat ylittävä alueellistuminen ja paradiplomatia.....	38
4.1.5 Merikysymys osana kulttuuria.....	39
4.2. Toiminnallinen taso: Ongelman vaikutukset talouteen ja infrastruktuuriin.....	39
4.2.1 Kytkös maakaasun vientiin.....	39
4.2.2 Yhteydet satamiin Boliviasta – toiminnallisuus edellä.....	40
4.2.3 Bolivian muut vesiväylät ja niiden merkitys.....	42
4.3. Sotilaallinen ja turvallisuuspoliittinen ulottuvuus Atacaman aluekiistassa.....	43
5. Chilen ja Bolivian eriävät kannat kysymykseen ja poikkeamat niistä	45
5.1. Bolivian perusteet ja argumentit vaatimukselleen.....	45
5.1.1 Historiallisen vääryyden korjaaminen.....	45
5.1.2 Taloudellisen kehityksen esteen poistaminen.....	46
5.1.3 Chile laiminlyö vuoden 1904 sopimuksen noudattamista.....	46
5.2. Chilen perusteet ja argumentit olla hyväksymättä Bolivian vaatimusta.....	47
5.2.1 Sopimus on jo olemassa vuodelta 1904.....	47
5.2.2 Alueellinen kontinueetti on rikkomaton.....	48
5.3. Chilen ajoittaiset poikkeamiset linjaltaan, niiden syyt ja merkitys konfliktissa.....	48
6. Kiista globalisoituneessa, yhteyksiin perustuvassa maailmassa.....	50
6.1. Rajat ja niiden problemaattisuus.....	50
6.2. Funktionaalisen maantieteen kasvava merkitys.....	51

7. Ratkaisuvaihtoehtojen pohdintaa.....	52
7.1. Suvereeni käytävä.....	52
7.2. Suvereeni eksklaavi.....	53
7.3. Jaetun suvereniteetin ratkaisut.....	53
7.4. Ratkaisut ilman rajojen muuttamista.....	54
7.4.1 Suvereniteetin vaatimus ratkaisun etenemisen esteenä.....	54
7.4.2 Integraatoratkaisut.....	55
7.4.3 Ratkaisuna yhteyksien parantaminen – esimerkkinä multimodaalinen käytävä.....	56
8. Pohdintaa ja johtopäätöksiä.....	57
8.1. Haagin tuomioistuimen merkitys kiistassa.....	57
8.2. Bolivian myyttinen meri.....	59
8.3. Skaalojen ongelmallisuus.....	60
8.4. Konfliktia ylläpitävät voimat ja sen vastavoimat.....	60
8.5. Atacaman aluekiistan tulevaisuus.....	61
9. Kiitokset.....	62
10. Lähteet.....	62
11. Liitteet.....	67

1. Johdanto

1.1. Aihe ja tutkimuskysymykset

Tämä opinnäytetyö käsittelee konfliktitilannetta, joka on syntynyt menneisyydessä käydyn sodan jälkiseurauksena. Tarkastelun viitekehyksenä on poliittisen ja funktionaalisen maantieteen erilaiset lähestymistavat. Funktionaalisen maantieteen (functional geography) käsitteen olen omaksunut Parag Khannan teoksesta Connectography (2016) ja käytän sitä hänen esittämiensä määritelmien pohjalta. Tutkimuskysymyksenä on se, miten pitkään jatkunut konfliktitilanne näyttäytyy eri maantieteellisissä skaaloissa ja miten se suhtautuu sen vastavoimina toimiviin prosesseihin, kuten rajat ylittävään alueellistumiseen, globalisaatioon ja valtioiden integraatiotarpeisiin ja –hankkeisiin. Jatkokysymyksenä on se, voisiko konfliktitilanteen ratkaista ja lopettaa näiden prosessien kautta. Itse sijoittaisin työni poliittisen maantieteen kentälle, vaikka mukaan sekoittuu huomattavasti muitakin ihmismaantieteen osa-alueita ja poikkitieteellisyyttä liittyen läheisesti tutkimaani aiheeseen. Muutamia avainkysymyksiä, jotka tulevat aihetta käsitellessä vastaan ovat: Miten tulkitaan valtion territoriaalisuutta, suvereniteetin käsitettä ja rajojen merkitystä? Mistä lähtökohdista ja millaisista arvoista nämä tulkinnat nousevat? Näihin olen löytänyt vastauksia muun muassa John Agnewin, Juliet Fallin ja Joshua E. Barkanin näitä aiheita käsittelevästä tuotannosta.

1.2. Tutkimustapaus

Esimerkkitapaukseksi olen valinnut Atacaman aluekiistan Etelä-Amerikassa. Tämä kiista tuo selkeästi esiin, miten menneisyydessä olleen aseellisen konfliktin vaikutukset tuntuvat edelleen nykyhetkessä monella eri taholla ja tasolla, kuten maiden välisissä suhteissa, valtioiden sisällä ja rajaseudun alueellisessa kehityksessä.

Atacaman aluekiista on kolmen Etelä-Amerikan valtion eli Bolivian, Chilen ja Perun välinen kiista aluejaosta, joka syntyi Tyynenmeren sodan tai toiselta nimeltään Salpietarisodan (v. 1879-1883) seurauksena. Kyseinen kiista on hiertänyt näiden kolmen maan välisiä suhteita eri tavoin jo yli sata vuotta. Konflikti ei ole enää aseellinen, mutta sen nykyinen olemassaolo on seurausta edellä mainitusta yli vuosisadan takaisesta täysimittaisesta sodasta. Nykyaikana kiista

materialisoituu Bolivian vaatimuksessa saada Chileltä takaisin sodassa menettämänsä yhteys Tyynelle valtamerelle. Tähän liittyvä maiden välinen kiista oli Bolivian aloitteesta käsiteltävänä Haagin kansainvälisessä tuomioistuimessa vuosina 2013-2018. Sodan jälkeen alkaneelle geopoliittiselle draamalle ei näy loppua. Siirrot ovat seuranneet toisiaan. Asetelmassa on sodan voittajaosapuoli eli Chile vastassaan kaksi häviäjääosapuolta, eli Peru ja Bolivia. Myös häviäjääosapuolten välinen suhde on osaltaan ongelmallinen, vaikkakaan ei yhtä syvästi kuin voittajan ja häviäjien. Työssäni tuon esiin, miten ja millaisia seurauksia kyseinen geopoliittinen draama on aiheuttanut maiden tilaan ja aikaan.

1.3. Tutkimusalue

Nimensä mukaisesti kiistan alueellisena kehyksenä on Atacaman autioma, jota kaikkien kolmen valtion rajat - sekä uudet, että vanhat - halkovat. Maailman kuivimmaksi paikaksi luonnehdittu karu autioma sijoittuu etelä-pohjoissuunnassa suunnilleen Perun ja Chilen rajaseudun ja 25. eteläisen leveyspiirin välille ja itä-länsisuunnassa Tyynen valtameren ja Andien vuoriston väliin. Karuudestaan huolimatta alue on luonnonvaroiltaan hyvin rikas, mikä pitkälti selittää sekä nykyisiä, että menneitä konflikteja alueella. Sieltä löytyvät maailman suurimmat nitraattiesiintymät, maailman suurimmat ja tuottoisimmat kuparikaivokset kuten Chuquicamata ja La Escondida sekä runsain määrin muita mineraaleja, kuten akkuteollisuuden tarvitsemaa litiumia, jonka kysyntä on viime vuosina kasvanut kiihtyvää vauhtia. Oikeastaan vasta luonnonvarojen löytäminen tai ”keksiminen” 1800-luvulla teki asuinkelvottomana ja luotaantyöntävänä pidetystä Atacaman autiomaasta kertaheitolla strategisesti tärkeän ja tavoittelemisen arvoisen alueen.

Työssäni keskityn tarkastelemaan tilannetta Bolivia-lähtöisesti, koska ongelman keskeisenä syynä on sen kärsimä menetys. Tilanne koskettaa syvimmin juuri Boliviaa ja se onkin ollut kiistan aloitteellisin ja aktiivisin osapuoli. Nykyistä ongelmaa tuskin olisi, jos Bolivia olisi tyytynyt osaansa sisämaavaltiona sodan ja sitä seuranneen vuoden 1904 rauhansopimuksen jälkeen, eikä alkanut esittää merivaatimuksia Chilelle. Chile puolestaan katsoo, ettei sillä ole Bolivian kanssa ratkaisemattomia aluekysymyksiä, koska rajat on vahvistettu juuri kyseisessä rauhansopimuksessa.

1.4. Nykyisen konfliktitilanteen taustatekijät

Tutkimusaiheeni taustalla oleva keskeinen historiallinen tapahtuma on siis jo edellä mainittu vuosina 1879-1883 käyty Tyynenmeren sota, jonka todellisena motiivina oli kilpailu Atacaman rannikon luonnonvarojen hyödyntämisestä. Sodan osapuolista Peru ja Bolivia olivat keskenään liitossa, yhteisenä vihollisenaan ekspansionistinen Chile. Sota päättyi lopulta Chilen voittoon lähinnä sen sotilaallisen ylivoiman ansiosta. Vuoden 1883 aselevon myötä se otti hallintaansa siihen asti Bolivialle ja Perulle kuuluneet alueet mineraalirikasta Atacamasta (kuva 1).

Alueiden siirtyminen Chilelle sinetöitiin vuoden 1904 rauhansopimuksessa. Bolivia koki oman aluemenetyksensä vielä raskaampana kuin naapurimaansa Peru, koska se menetti rannikkomaakuntansa Litoralin kokonaan ja muuttui sisämaavaltioksi. Tämä aiheutti maalle kansallisen trauman, josta se ei ole vieläkään toipunut. Bolivian tuolloinen hallitus, jota on myöhemmin luonnehdittu liberaaliksi, tyytyi allekirjoittamaan edellä mainitun rauhansopimuksen, joka vei siltä oman meriyhteyden, mutta velvoitti Chileä rakentamaan rautatien rannikolta Aricasta pääkaupunkiin La Paziin ja antamaan Bolivialle satamiensa vapaan käyttöoikeuden. Nämä ovat toteutuneet ainakin siinä mielessä, että rautatie on olemassa ja Bolivia käyttää Chilen satamia oman tavaraliikenteensä hoitamiseen. Bolivia ei kuitenkaan ole luopunut vaatimuksestaan saada takaisin oma suvereeni yhteys Tyynenmeren rannikolle, Chilen kautta. Bolivia kyseenalaistaa vuoden 1904 sopimuksen, koska se katsoo Chilen sanelleen sen vahvemman oikeudella ja lisäksi laiminlyövänsä sen noudattamista. Chile puolestaan vetoaa samaan sopimukseen torjuessaan vaatimuksen perusteettomana. Bolivian vaatimuksena on lopulta vain oma suvereeni meriyhteys, mikä ei välttämättä tarkoita samaa kuin sodassa menetetyn alueen palauttaminen ennalleen vanhoine rajoineen. Se, miten ja miltä alueelta Bolivian mahdollinen uusi meriyhteys voisi toteutua, on eräs tämän työn mielenkiinnon kohteista. Bolivia on vaatimuksensa yhteydessä ilmoittanut haluavansa neuvotella meriyhteydestä viimeisen sadan vuoden aikana tehtyjen ehdotusten pohjalta. Näitä ehdotuksia on myös Chile esittänyt, kuten käytävä Arican pohjoispuolelta vuonna 1975. Perua kiista koskettaa erityisesti siinä tapauksessa, että Chile aikoi luovuttaa Bolivialle sellaisia alueita, jotka kuuluivat Perulle ennen sotaa. Vuonna 1929 tehty Liman sopimus Chilen ja Perun välillä antaa Perulle eräänlaisen veto-oikeuden suhteessa tällaisiin alueluovutusaikeisiin, koska siinä

velvoitetaan huomioimaan Perun kanta ennen hankkeiden toteutusta. Tällä on ollut ratkaiseva merkitys eräissä kiistan vaiheissa.

Bolivian kokemaa nöyryytystä syventää entisestään sodan seurauksena menetetyt taloudelliset mahdollisuudet Atacamassa. Voidaan todeta, että Chile voitti sodassa oikeastaan enemmän, kuin se osasi odottaakaan. Bolivialta ja Perulta valloitetujen Atacaman alueiden merkitystä Chilen myöhemmälle menestyksellään talouskehitykselle ei voi vähätellä. Esimerkiksi alueen tuottama salpietari ja kupari ovat yksin tuottaneet yli puolet Chilen vientituloista vuosien 1880 ja 1971 välillä. Muutaman vuoden jaksolla 1950-luvulla Atacaman kuparin osuus maan koko viennistä oli yli 60 prosenttia (Meller, 1998, s. 33).



Kuva 1. Bolivian ja Perun aluemenetykset Chilelle Tyynenmeren sodassa 1879-1883.

Pohjoisempi, vinoviivoitettu alue kuului ennen sotaa Perulle, ristikuvioitu alue sen eteläpuolella kuului Bolivialle.

1.5. Kiistan seuraukset ja pyrkimys ratkaisuun

Chilen ja Bolivian aluekiista varjostaa yhä alueen valtioiden keskinäisiä suhteita tavalla, joka on omiaan heikentämään sekä alueellisia että maiden sisäisiä kehitysmahdollisuuksia. Tapauksen tekee lisäksi erityisen mielenkiintoiseksi se, että ratkaisu on näyttänyt olevan lähellä useita kertoja, mutta jäänyt kuitenkin lopulta toteutumatta, milloin mistäkin syystä. Näihin tilanteisiin turhautunut Bolivia saattoi tapauksen Haagin kansainvälisen tuomioistuimen käsiteltäväksi vuonna 2013, lähtökohtanaan pakottaa Chile neuvottelemaan kanssaan suvereenista meriyhteydestä ”hyvässä hengessä”. Viisivuotinen oikeusprosessi päättyi 1.10. 2018 Haagin tuomioistuimen antamaan päätökseen (ICJ, 2018), joka vastoin monen odotuksia ei velvoita Chileä neuvottelemaan eli Bolivia ei saanutkaan kovasti toivomaansa tukea vaatimukselleen oikeusteilse. Suvereeni meriyhteys merkitsisi käytännössä jonkinlaista alueluovutusta Chileltä, mihin se ei ole aikeissa suostua useissa yhteyksissä julki tuomansa kannan mukaan.

Bolivian toiveet Haagin tuomioistuimesta kiistan ratkaisijana heräsivät, koska ennakkotapauksena oli Chilen ja Perun välisen merirajakiistan käsittely ja ratkaiseminen Haagissa vuosina 2008-2014 (ICJ, 2014). Erimielisyyden aiheutti se, että Chile katsoi maiden välisen merirajan kulkevan suoraan leveyspiiriä pitkin, Peru taas mediaanilinjaa myöten (liite 1). Tähän kiistaan Haag antoi kompromissiratkaisun, jossa aluevesirajan linjausta on muutettu liitteen 1. luonnoskartan mukaisesti. Tästä ratkaisusta voi kuitenkin päätellä myös sen, että se sivuuttaa täysin Bolivian toiveet rannikolle ulottuvasta käytävästä Arican pohjoispuolelta, joka on eräs eniten esillä olleista vaihtoehtoista Bolivian meriyhteyden toteuttamiseksi. Uusi ja pysyväksi tarkoitettu merirajalinjaus tehtiin Perun ja Chilen välille. Bolivian mahdollinen merikäytävä muuttaisi tilanteen jälleen toiseksi.

1.6. Työn tavoitteet

Ensimmäisenä tavoitteenani on luoda esimerkkinä olevasta Atacaman aluekiistasta sellainen kokonaiskuva, joka on riittävä helpottamaan sen syiden ja seurausten ymmärtämistä. Tämä tapahtuu esimerkiksi nostamalla esiin kiistan eri tekijöitä ja niiden taustalla olevia intressejä, motiiveja, arvoja ja oletuksia. Kiistan aika ja tila tulevat esille historian ja siihen liittyvän

aluetiedon kautta. Kokonaiskuvan pohjalta on tarkoituksenmukaista selvittää erilaisia mahdollisuuksia viedä kiistaa kohti ratkaisua.

Toinen tavoitteni on valottaa, mistä kiistassa oikeastaan on kysymys, kun mennään siitä esitetyn julkisen kuvan tuolle puolen. Tähän liittyen pyrin osoittamaan, että kiistan ytimessä olevalla Bolivian merivaatimuksella on kaksi eri puolta, funktionaalinen ja poliittinen. Tähän soveltuvat myös poliittisen ja funktionaalisen maantieteen käsitteet. Tutkimani aineiston perusteella on nimittäin ilmeistä, että Bolivian kysymys merelle pääsystä on aivan eri asia poliittisella tasolla kuin funktionaalisella eli toiminnallisella tasolla. Tätä eroa pyrin tuomaan esiin ja havainnollistamaan työssäni. Näin on myös ratkaisujen kohdalla. Toisin sanoen, vaikka ongelma ratkeaisi toiminnallisella tasolla esimerkiksi parannetuilla liikenneyhteyksillä ja/tai raja- ja tullihelpotuksilla, se ei välttämättä ratkea poliittisella tasolla. Sama pätee myös päinvastaisessa tapauksessa.

Toiminnallisella tasolla kysymys on käytännön tarpeista eli meriyhteydestä konkreettisena asiana, liikenneyhteytenä, satamina ja maan väylänä kaupankäyntiin. Tämä herättää kysymyksen siitä, edellyttääkö Bolivian, joka on alueen köyhin valtio, taloudellisen ja sosiaalisen kehityspotentiaalin täysimittainen hyödyntäminen ja köyhyyden voittaminen suvereenia yhteyttä Tyynenmeren rannikolle, vai onko näihin tavoitteisiin mahdollista päästä muilla keinoin, kuten parantamalla olemassa olevia yhteyksiä merelle Perun ja Chilen kautta. Maan valtiojohdon kanta on jo pitkään ollut se, että se tarvitsee ehdottomasti suvereenin, eli tässä tapauksessa muista valtioista riippumattoman ja sen omalla alueella olevan yhteyden Tyynelle valtamerelle.

Poliittisella tasolla Bolivian merivaatimuksessa on kyse kansallisesta identiteetistä ja yhdessä koetun historiallisen vääryyden oikaisemisesta. Tässä narratiivissa Chile on anastanut meren Bolivialta ja sillä on moraalinen velvollisuus antaa se takaisin. Pelkistetysti voisi ajatella, että Bolivialle tähän riittäisi ratkaisuksi mikä tahansa Chilen luovuttama suvereeni yhteys merelle, vaikka se olisi toiminnallisesti huono. Ongelman poliittisen tason ymmärtämisen kannalta olennaista on myös merikysymyksen suuri sisäpoliittinen painoarvo Boliviassa, joka näkyy erityisesti siinä, miten Evo Moralesin hallinto (2006-2019) on hyödyntänyt merikysymystä

kansaa yhdistävänä tekijänä ja täten sisäpoliittisena vallan välineenä. Poliittisen tason tarkastelun yhteydessä pohdin myös sisämaavaltioiden ongelmia yleisesti ja vertaan tilannetta Boliviaan. Bolivian merikysymystä pohdittaessa nousee esiin kysymyksiä rajoista ja niiden merkityksestä globalisoituneen maailman oloissa.

Tarkoitukseni on myös pohtia tapoja päästä ulos lukkiutuneesta tilanteesta osapuolena olevien maiden välillä. Käsittelen ehdotettuja, mutta toteutumattomia ratkaisuvaihtoehtoja ja pohdin myös muita mahdollisia vaihtoehtoja. Tässä kohdin on kuitenkin myönnettävä, että näihin tavoitteisiin pääsemisen haasteena on koko tilanteen monimutkaisuus. Historian käänteet tuntuvat muodostavan niin monitasoisen ja ristiriitaisen rakennelman, että sen tulkitseminen tai yritys yksinkertaistaa sitä johonkin ymmärrettävään muotoon menee kerta toisensa jälkeen pieleen.

Käyn läpi aluekiistan historian, jonka voi katsoa alkaneen jo Espanjan siirtomaa-aikana (1532-1825), koska tuolloin luodut hallintoalueet ja niiden rajat ovat pohjana myöhemmille ongelmille. Historian yhteydessä otan esille merkittävimmät ratkaisuehdotukset ja käänteet, joilla on ollut suuri vaikutus kiistan kehityskulkuun (kuva 2). Kokonaiskuvaa luodaan valottaen eri maiden erilaisia lähtökohtia ja motiiveja suhtautua kysymykseen niin taloudellisten, maantieteellisten kuin poliittistenkin ulottuvuuksien osalta. Tähän sisältyy muun muassa kysymys siitä, missä määrin alueen köyhin valtio Bolivia todellisuudessa voisi hyötyä suvereenin meriyhteyden palauttamisesta. Ratkaisuja pohdittaessa tulee huomioida mahdollisuus sellaisiin vaihtoehtoihin, joista on jotain hyötyä kaikille osapuolena oleville maille. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole puolustaa minkään yksittäisen osapuolen intressejä, vaan tarkastella tilannetta mahdollisimman tasapuolisesti.

2. Aineisto ja menetelmät

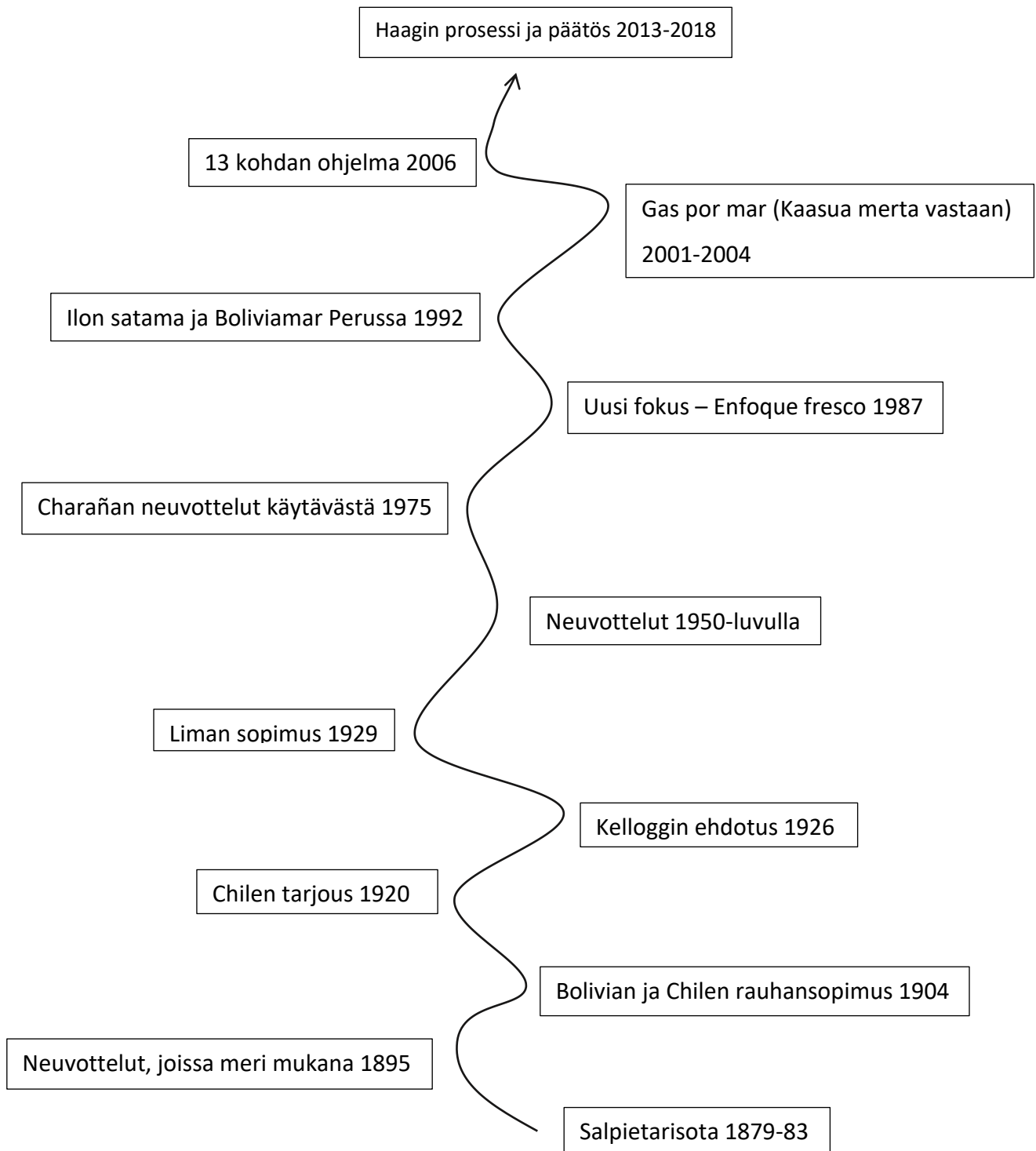
Pro gradu-työni aineistona ovat pääasiassa erilaiset kirjalliset lähteet ja internetistä löytyvä tieto aiheesta. Kirjallisten lähteiden joukossa on myös kaksi Bolivian merikysymystä suoraan käsittelevää historiateosta, joilla on hieman toisistaan eroavat lähestymistavat. Näiden erilaisten lähteiden vertailu auttaa löytämään kysymyksen kannalta oleellista tietoa. Oltuani korkeakouluharjoittelijana Meksikossa vuonna 2017 sain jakson päätyttyä mahdollisuuden tehdä lyhyen vierailun Etelä-Amerikkaan tutkimukseni kannalta keskeisiin paikkoihin eli Boliviamariin, Aricaan ja La Paziin. Tätä ei voi pitää varsinaisena kenttätutkimuksena, mutta sain tältä vierailultani jonkin verran havaintomateriaalia, kuten valokuvia sekä kirjallisuutta, mitä ei olisi ollut saatavilla muualta. Olen saanut muun muassa näistä lähteistä uutta tietoa, joka on hieman muuttanut aiempaa käsitystäni tutkimuskohteenani olevasta tilanteesta. Lisäksi olen myöhemmässä vaiheessa saanut pitää yhteyttä konfliktin asiantuntijoihin Chilessä ja Boliviassa, vaikka en lopulta saanutkaan vastauksia laatimiini kysymyksiin. Kysymykset ovat kuitenkin tekstin lopussa liitteenä (liitteet 4 ja 5). Näiden kysymysten osalta tilanne muuttui ratkaisevasti, kun Haagin oikeusprosessin lopputulos selvisi vuonna 2018. Kysymykset, joita esitin ennen tietoa lopputuloksesta, eivät olleet enää ajankohtaisia ja olen selvittänyt niihin vastaukset muuta kautta. Kuitenkin kysymyksiä voisi ajankohtaisiksi muutettuina käyttää mahdolliseen jatkotutkimukseen. Mukana aineistossa on myös yksi keskustelu erään Suomessa asuvan chileläisen kanssa, joka valottaa sitä, miten konflikti voi vaikuttaa tavallisten chileläisten ja bolivialaisten välisiin suhteisiin ja kanssakäymiseen. Muuta aineistoa ovat Bolivian historiaan ja nykyisyyteen liittyvät teokset, poliittisen maantieteen teokset, Tyynenmeren sodasta kirjoitetut teokset ja artikkelit, Haagin kansainvälisen tuomioistuimen päätösasiakirja vuodelta 2017 sekä internetistä löytyvät aiheeseen liittyvät mediasisällöt ja keskustelut. Median osalta olen keskittynyt seuraamaan osapuolena olevien maiden valtamedioita, eli tärkeimpiä sanomalehtiä ja uutiskanavia internetin kautta, koska ne tuovat parhaiten esiin tutkimusaiheeni ympärillä käytävää keskustelua ja maissa vallitsevan yleisen mielipiteen. Chileläisistä lehdistä mainittakoon La Tercera, jossa aihetta on käsitelty laajasti. Bolivialaisista lehdistä nousevat esiin El Deber, El Diario ja La Razón, jotka ovat myös antaneet runsaasti huomiota tutkimusaiheelleni. Joissain tapauksissa olen hyödyntänyt myös muun Latinalaisen Amerikan medioita. Kartat ja

kaaviot ovat tärkeä osa sekä aineistoani että tutkielmaani, jossa käytän niitä erityisesti havainnollistamaan historiallisia tapahtumia. Kirjallisuudesta nousee esiin useampia työssäni tarpeellisia lajeja. Ensimmäinen niistä on historia. Koska alkusyynä tutkimusongelmaan on kolmen maan välinen sota 1800-luvun lopulla, on mielekästä tuoda esiin siihen johtaneet tapahtumat ja luoda katsaus sodan alkamiseen, kulkuun, päätökseen, lopputulokseen ja sen seurauksiin. Työssäni valotan myös sotaa edeltävää historiaa pidemmällä aikavälillä sekä sen jälkeisiä aiheeseeni liittyviä tapahtumia. Siksi aineistossani on teos Tyynenmeren sodan historiasta. Toinen kirjallisuuden tyyppi on Atacaman aluekiistaa käsittelevä paikallinen kirjallisuus, jota on julkaistu runsaasti osapuolena olevissa maissa. Kolmas kirjallisuuden laji ovat poliittisen maantieteen ja geopolitiikan teokset ja tieteelliset artikkelit, joista haen teoreettista viitekehystä ja selitysmalleja tutkimilleni ilmiöille. Tätä edustaa esimerkiksi jo alussa mainitsemani Parag Khannan teos *Connectography* (2016). Mukana on myös konfliktimaantiedettä käsittelevä kokoomateos *Geographies of Peace*, jossa käsitellään muun muassa rajojen tuottamista geopolitisessa kontekstissa (Donaldson, 2014). Suvereniteettia ja sen ongelmallisuutta käsittelee erityisesti John Agnewin teos *Globalization and Sovereignty*. Internetistä hakemaani aineistoa jaottelen myös eri tyyppeihin soveltuvuuden mukaan. Verkosta löytyy runsaasti materiaalia tästäkin aiheesta, kuten lehtiartikkeleita, uutisia, videoita tai keskustelua erilaisilla foorumeilla. Asiantuntijoiden kirjoittamat artikkelit ovat erityisen arvokkaita työni kannalta. Nettimateriaalin reliabiliteetin taso vaihtelee ääripäästä toiseen, minkä vuoksi siihen on suhtauduttava erittäin kriittisesti. Neutraalin katsantokannan muodostaminen näin kiistanalaisesta asiasta on haasteellista. Pyrin siksi hyödyntämään materiaalia useammasta kuin yhdestä näkökulmasta. Huomattava osa asiaa koskevasta nettimateriaalista on espanjankielistä ja se saattaa osin olla vaikeaselkoista vieraskieliselle, erityisesti spontaanin keskustelun osalta. Arvioin kielitaitoni kuitenkin riittävän hyväksi erottamaan olennaisen tiedon epäolennaisesta. Olen ottanut mukaan myös aiheeseen liittyvää englanninkielistä materiaalia, mikä toivottavasti lisää tiedon monipuolisuutta ja näkökulmien moninaisuutta ja näin myös tutkimuksen reliabiliteettia.

Tutkimukseni on luonteeltaan tapaustutkimus. Mielenkiinnon kohteena ovat tutkittavan aluekiistan prosessit, dynamiikka ja spatiaalinen ulottuvuus eri tasoilla ja skaaloissa. Näiden

tunteminen auttaa ymmärtämään tämän kiistan lisäksi mahdollisesti muitakin vastaavia erimielisyyksiä ympäri maailman. Samoin muista maailman aluekiistoista voi löytyä tekijöitä, jotka auttavat valottamaan tämän kiistan eri ulottuvuuksia. Tiedonintressini on lähinnä käytännöllinen ja jossain määrin kriittinen (Häkli, 1999, s.31), koska pyrkimykseni on osoittaa tutkimassani tapauksessa Bolivian poliittisen aluevaatimuksen vaikea yhteensopivuus meriyhteyden toiminnallisen ulottuvuuden kanssa. Tutkimukseni on monimenetelmäinen, vaikkakin laadulliset eli kvalitatiiviset menetelmät painottuvat työssäni. Tärkein näistä on aineistolähtöinen sisällönanalyysi, jossa lähestymistapani on pikemmin ymmärtämiseen kuin selittämiseen pyrkivä. Aiheesta käytävä keskustelu on monikerroksista ja kontekstuaalista ja sen erilaisia merkityksiä pyrin selvittämään analysoimalla kaikkien osapuolten argumentaatiota ja retoriikkaa. Kvantitatiivisten menetelmien osalta olen arvioinut, ettei minun ole aiheellista tuottaa uutta kvantitatiivista tietoa, vaan pitäytyä jo olemassa olevan runsaan tiedon varassa. Tarvitsemaani kvantitatiivista tietoa ovat esimerkiksi etäisyydet Boliviasta satamiin, tilastot Bolivian ulkomaankaupasta, satamien käytöstä ja liikenteestä. Aiheeseen liittyvä aiempi tutkimus on otettu huomioon tässä tutkimuksessa.

3. Tutkimustapauksen historia esikolumbiaanisesta ajasta nykypäivään



Kuva 2. Aikajana Bolivian ja Chilen merikiistan vaiheista alkaen Salpietarisodasta.

3.1. Atacama, sen rannikko ja sitä ympäröivät alueet ennen espanjalaisvalloitusta

Vaikka alueen esikolumbiaanisella historialla ei ole suoraa yhteyttä nykyiseen konfliktiin, on kokonaisuuden kannalta valaisevaa tuoda esiin, kuinka paljon erilaisia vaiheita ja muutoksia saman alueen ihmisasutus on käynyt läpi. Varhaishistorian vaiheista ei löydy mitään, millä voisi perustella tai selittää myöhempiä hallintorajoja, valtiorajoja tai niiden sijainteja. Ne eivät esimerkiksi noudata mitään etnisiä tai kielellisiä rajoja. Varhaisimmat merkit asutuksesta nykyisen Bolivian alueen ylätasangolla Viscachanissa ovat noin 10 000 vuotta vanhoja ja on hyvin todennäköistä, että asukkaat saapuivat lounaasta rannikolta ja ylittivät vuoriston (Mesa, 2016, s. 29). Seuraavina vuosituhansina ylätasangolle muodostuneet yhteisöt vakiintuivat ja alkoivat harjoittaa hyödykkeiden vaihtoa korkeuden mukaan määrittyvien erilaisten ekologisten vyöhykkeiden välillä, korkealta vuoristosta aina rannikolle asti. Vanhin varsinainen kulttuuri Atacaman rannikolla oli kalastusta elinkeinonaan harjoittanut ja muumioistaan tunnettu Chinchorron kulttuuri vuosina 5000 – 2000 eaa, jonka levinneisyysalue sijoittui suunnilleen nykyisten Ilon ja Antofagastan satamakaupunkien välille. Myöhemmin alueella vaikuttivat valtioiksi luokiteltavat kulttuurit Wari ja Tiwanaku, joiden pääkaupungit sijaitsivat Andien ylätasangolla, Wari lähellä nykyistä Ayacuchoa Perussa ja Tiwanaku etelämpänä Titicaca-järven lounaispuolella nykyisen Bolivian alueella. Nämä edustavat niin sanottua keskihorisonttia alueen arkeologiassa ja ne kukoistivat samanaikaisesti noin vuosina 500-1100 jaa. Bolivian historian kannalta merkittävää oli, että kun Tiwanakun keskusvalta luhistui vuoden 1100 tienoilla, jäivät sen perillisiksi pienemmän mittakaavan *aimara*-yhteisöt (*señorios aimaras*). Noin 2,7 miljoonan suuruinen aimara-kansa asuttaa yhä laajaa aluetta Andien ylätasangolla eli Altiplanolla, jonka alue ylittää nykyiset Bolivian, Perun ja Chilen rajat. Aimarat eivät luopuneet omasta kielestään, kulttuuristaan ja yhteiskuntajärjestyksestään edes seuraavassa alueen historian vaiheessa eli Inkavaltion ekspansiossa 1400-luvulla, joka sulautti alueen itseensä aina espanjalaisvalloitukseen asti 1530-luvulle. Rannikon ja ylängön asukkaat olivat jatkuvassa yhteydessä toisiinsa juuri edellä mainitun korkeusvyöhykkeisiin perustuvan tuotantotavan kautta.

3.2. Atacama ja sen lähialueet siirtomaa-aikana (1534-1825)

Espanjalaisten ensimmäinen kosketus Inkavaltion kanssa tapahtui rannikolla nykyisen Ecuadorin tienoilla vuonna 1526. Tästä hetkestä ei mennyt edes kymmentä vuotta, kun koko valtakunta oli hajotettu ja täysin espanjalaisten hallinnassa. Inkavaltion loppu ajoitetaan yleensä vuoteen 1534, jolloin molemmat keskenään kilpailevat inkahallitsijat oli surmattu. Tästä kului vielä yli 30 vuotta vuoteen 1569, ennen kuin Espanjan siirtomaahallinto alkoi toimia järjestelmällisesti, kuin se tulisi toimimaan 1800-luvulle aina valtioiden itsenäistymiseen saakka. Hallinto oli järjestäytynyt varakuningaskunniksi, joita oli aluksi vain kaksi eli Uusi Espanja ja Peru. Uuden Espanjan varakuningaskuntaan, jonka pääkaupunki oli Ciudad de México, kuuluivat alueet Pohjois- ja Väli-Amerikasta. Perun varakuningaskunta, pääkaupunkinaan Lima käsitti lähes koko Etelä-Amerikan lukuun ottamatta Portugalin alueita eli Brasiliia. Myös nykyinen Bolivia kuului aluksi Perun varakuningaskuntaan ja sen aluetta vastasi tuolloin hallintoalue Audiencia de Charcas, vapaasti suomentaen Charcasin audienssi, joka oli jaettu viiteen alempaan hallintoalueeseen eli intendenssiin (intendencia), joista yksi, eli Potosín intendenssi käsitti myös Tyynenmeren rannikkoalueen (kuva 3). Tämän ajanjakson tärkein tekijä Bolivian alueella olivat vuodesta 1545 alkaen Potosín hopeakaivosten tuottamat rikkaudet, joiden avulla isäntämaa Espanja vaurastui suunnattomasti. Hopeaa rahdattiin Potosísta rannikolle muun muassa laamakaravaanien avulla. Satamina toimivat Arica (perustettu 1541) ja Cobija, jossa oli pieni, alkuperäinen kalastajayhteisö. Jo tuolloin tärkeäksi muodostui niin sanottu ”hopeatie” (La Ruta de la Plata) eli reitti, joka kulki Potosísta Oruron kautta Aricaan. Cobijan satama sijaitsi Aricaa etelämpänä ja sen merkitys kasvoi vasta 1700-luvulla (Malvarez, 2017). Bolivian myöhempien vaiheiden kannalta tärkeä muutos tapahtui vuonna 1776, kun Audiencia de Charcas siirrettiin pois Perun varakuningaskunnasta osaksi Río de la Platan vasta perustettua uutta varakuningaskuntaa, jonka pääkaupungiksi tuli Buenos Aires (De Mesa et al. 1998, s. 257, s. 273). Atacaman rannikko jakautui nyt ensi kertaa kahden eri varakuningaskunnan kesken. Chilen alue jäi tuolloin edelleen osaksi Perun varakuningaskuntaa, joka näin jakautui kahteen osaan. Charcasin pääasialliseksi satamaksi tuli nyt Cobija, joka oli huomattavasti kauempana Altiplanon asutuskeskuksista kuin Arica, joka jäi Perun varakuningaskunnan puolelle. Tämä oli nykyisen Bolivian merikysymyksen kannalta tärkeä muutos, koska Arica oli ja on kiistatta lähin ja

luonnollisin satamapaikka Tyynenmeren rannikolla esimerkiksi La Pazista katsoen. Bolivian voi katsoa menettäneen jo tuolloin toiminnallisesti järkevän meriyhteyden, koska Aricaa ei liitetty La Pazin intendenssiin, kuten olisi pitänyt tapahtua meriyhteyden kannalta (Rouvière & Perrier Bruslé, 2015, s. 57). Syy, miksi alueet jaettiin juuri näin eri varakuningaskuntien kesken, oli siirtomaahallinnon uudelleenjärjestely, jossa pyrittiin karsimaan paikallisille eliiteille liiaksi kasautunutta valtaa. Seuraava käänne tapahtui vuonna 1810, kun osa La Platan varakuningaskuntaa itsenäistyi ja muodosti Argentiinan tasavallan. Charcas jäi tämän ulkopuolelle ja Espanjan kruunu päätti liittää sen takaisin Perun varakuningaskuntaan (Mesa, 2016, s. 40).

3.3. Bolivian itsenäisyyden aika ennen Tyynenmeren sotaa (1825-1879)

Atacaman alue siirtyi Espanjan varakuningaskunnista itsenäistyneiden valtioiden hallintaan 1800-luvun alkupuolella. Chile itsenäistyi vuonna 1818, Peru vuonna 1821 ja Bolivia vuonna 1825. Bolivian tasavalta korvasi silloisen Charcasin audienssin, jonka rajat periytyivät uuden valtion rajoiksi *uti possidetis juris* -periaatteen mukaan, joka tarkoittaa, että uuden suvereenin valtion rajoiksi tulevat sitä edeltävän vanhan hallinnollisen alueen rajat. Itsenäistyessään Bolivian pinta-ala oli nykyiseen verrattuna yli kaksinkertainen (liite 3). Se käsitti nykyisin Brasiliaan kuuluvan Acren, noin puolet nykyisen Paraguayn alueesta eli Chacon sekä Tyynenmeren rannikolle ulottuvan Partido de Atacaman, josta myöhemmin tehtiin Bolivian rannikkomaakunta Litoral (kuva 3). Bolivian pääasiallinen satama Litoral alueella oli vuoteen 1868 asti Cobija, vaikka siitä ei koskaan tullut yhtä vilkasliikenteistä kuin pohjoisemmasta Perun puolella olevasta Arican satamasta, jonka kautta Bolivian liikennettä yhä kulki. Arican merkityksestä Bolivialle kertoo sekin, että se yritti useaan otteeseen tuloksetta liittää Aricaa itseensä joko sotatoimin, neuvotteluin tai ostamalla. Vuoden 1868 merenalainen maanjäristys ja tsunami aiheuttivat sen verran tuhoa Cobijassa, että sen korvasi Bolivian pääsatamana vasta perustettu etelämpänä sijaitseva Antofagasta. Nykyisessä Bolivian ja Chilen kärjistyneessä keskustelussa kiistaa käydään myös siitä, oliko Bolivialla yhteys mereen itsenäistyessään vuonna 1825 vai ei. ”Bolivia nació con mar” eli ”Bolivia syntyi meren kanssa” on maan hallituksen viime vuosina ahkerasti käyttämä iskulause, jolla on virallisen totuuden asema asiaan liittyen.

Chileläisessä keskustelussa tämä puolestaan kyseenalaistetaan sillä, että sopimus maiden välisestä eteläisen leveyspiirin 24 myötäisestä rajasta tehtiin vasta vuonna 1866, eikä rannikon täten voida yksiselitteisesti katsoa kuuluneen Bolivialle ennen sitä. Ennen sopimusta Chilen pohjoisraja oli määritetty epämääräisesti siten, että maan alue pohjoisessa ulottuu Atacaman asumattomaan alueeseen (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s.53, Querejazu Calvo, 2010, s. 10). Atacaman autiomaata pidettiin niin itsestään selvänä luonnollisena rajana, ettei nähty tarpeelliseksi määritellä tarkemmin sen omistussuhteita. Rajan määrittely tuli tarpeelliseksi vasta, kun rannikon guanovarantoja alettiin hyödyntää erityisesti Chilen puolelta, levittäytyen koko ajan pohjoisemmaksi kohti Bolivian aluetta. Voidaan perustellusti todeta, että Boliviaa edeltäneen Audiencia de Charcasin alue ulottui mereen, eikä näin ollen ole syytä kiistää itsenäistyneen Bolivian yhteyttä mereen (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 25). Joka tapauksessa on täysin kiistatonta, että Bolivialla oli kansainvälisin sopimuksin tunnustettu rannikko kolmentoista vuoden ajan, vuosina 1866-1879, minkä ovat joutuneet myöntämään myös kriittisimmät keskusteluun osallistuvat tahot.



Kuva 3. Karttakuva Bolivian alkuperäisistä rajoista sen itsenäistyessä vuonna 1825 sekä aluemenetyksistä itsenäisyyden aikana.

3.4. Sodan alkuasetelmat ja Tyynenmeren sota tai Salpietarisota (1879-1883)

Sodan alkuasetelmat liittyivät Bolivian tuolloisen Litoralín eli rannikkomaakunnan runsaiden luonnonvarojen hyödyntämiseen. Rannikon guano eli merilintujen ulosteista syntynyt runsaasti fosforia ja kaliumia sisältävä kerrostuma oli tuolloin paras tunnettu lannoite, jota vietiin ympäri maailmaa, erityisesti 1800-luvun alkupuoliskolla. Tämän jälkeen guano korvautui pikkuhiljaa Atacaman sisämaassa runsaasti esiintyvällä nitraatilla eli salpietarilla (esp. salitre). Myös muut mittavat mineraalivarat olivat tiedossa, mukaan lukien hopea ja kupari. Sodan alkamisen kannalta oleellista oli se, että hyödynsivät Litoralín luonnonvaroja. Toimijat eivät juurikaan olleet bolivialaisia, vaan chileläisiä yhtiöitä, jotka toimivat brittiläisten intressien hyödyksi. Chilen ekspansio Atacaman autiomaahan alkoi täten jo ennen kuin sen pohjoisraja suhteessa Boliviaan oli tarkemmin määritetty. Alueesta tuli käytännössä Chilen kolonisoima. Todettakoon, että sodan kynnyksellä vuonna 1879 Litoralín 15 000:sta asukkaasta valtaosa oli peräisin Chilestä (Mesa, 2016, s. 91). Rajasta sovittiin vuonna 1866, että se kulkee leveyspiirillä 24, mikä oli kompromissiratkaisu. Tätä ennen maat olivat nimittäin väittäneet rajaksi joko leveyspiiriä 23 tai 25, edellistä Chile, jälkimmäistä Bolivia. Ongelmana oli, että guano ja muut löydettyt mineraaliesiintymät sijaitsivat kaikki leveyspiirin 24 pohjoispuolella, joka jäisi Bolivialle. Tämä ratkaistiin siten, että kiistellyn alueen eli leveyspiirien 23 ja 24 välisen alueen guano, joka oli valtion liiketoimintaa, jaettiin puoliksi ja muiden mineraalien louhinnasta koituvat vero- ja korkotuotot sovittiin jaettavaksi puoliksi maiden kesken (Querejazu Calvo, 2010, s. 14). Tämä toteutui käytännössä huonosti, chileläisten haitaksi. Muun muassa tämä johti vuonna 1874 tehtyyn sopimukseen, jonka mukaan Bolivia ei voi kerätä uusia veroja Litoralín alueella toimivilta chileläisiltä yhtiöiltä seuraavaan 25:een vuoteen. Vuonna 1877 aluetta koetteli jo toistamiseen maanjäristys, joka aiheutti tuhoisan tsunamin Litoralín rannikolle. Kaikki satamakaupungit kärsivät mittavia tuhoja. Valtiolla ei ollut varoja tuhojen korjaamiseen, ja Bolivian silloinen sisäministeri katsoi mineraalituotannon verottamisen tavalla tai toisella sopivimmaksi tavaksi rahoittaa korjauksia. Keinoksi, joka ei olisi varsinaista verotusta vastoin vuoden 1874 sopimusta, keksittiin kerätä maksua yksittäiseltä yhtiöltä, joka oli valtiolta saadun myönnytyksin noussut alueen suurimmaksi toimijaksi ja näin saanut itselleen yksinoikeuden koko sovitun alueen (23.-24. leveyspiirien välillä) mineraalituotantoon. Kyseessä oli chileläis-

brittiläinen yhtiö nimeltä Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta (engl. Nitrates and Railway Company of Antofagasta). Yhtiön suuruudesta kertoo, että se rakensi 1870-luvulla Antofagastasta Andeille saakka ulottuvan rautatien, joka myöhemmin jatkettuna yhdisti Bolivian ylätasangon rannikolle. Vuonna 1878 Bolivian hallitus vahvisti pitkään kiistellyn lain, jonka nojalla tätä yhtiötä velvoitettaisiin maksamaan vähäinen 10 centavon (”sentti”) summa jokaista vientiin menevää quintal-yksikköä (noin 46 kg) salpietaria kohden. Yhtiö kieltäytyi, minkä johdosta Bolivian hallitus ryhtyi takavarikoimaan sen omaisuutta. Chilessä tämä tulkittiin sopimusrikkomukseksi, joka oli niin sanottu *casus belli*, eli oikeutus sodalle. Sodan laukaisevat tekijät olivat siis mainittu 10 centavon vero ja lisäksi Bolivian ja Perun välinen salainen sopimus puolustusliitosta vuodelta 1873, josta Chile kuitenkin oli tietoinen. Chilen asevoimat aloittivat laajat ja huolella valmistellut sotatoimet ja valtasivat Antofagastan 14. helmikuuta 1879, paikallisten chileläisten avustamana. Mitään virallista sodanjulistusta ei tapahtunut (Klein, 2015, s.186). Valtaus jatkui rannikolla ja sisämaassa niin, että parissa kuukaudessa koko Bolivian osuus Atacamasta oli Chilen hallussa. Meritaisteluja ei käyty vielä, koska Boliviassa ei ollut omia merivoimia (Mesa, 2016, s. 107). Bolivian vastarinta näyttäytyi ensi kertaa sisämaassa Calaman taistelussa maaliskuussa 1879. Vasta huhtikuussa Chile julisti sodan Bolivialle, minkä myötä myös Peru liittyi sotaan. Chilellä oli tarkoitus vallata myös Perun rannikko kaivoksineen ja siinä se myös onnistui vahvan laivastonsa ansiosta, vaikkakaan ei ilman taisteluja ja omia menetyksiä. Chile hyödynsi tietoisesti Perun liittoa Bolivian kanssa, koska Perun suunnatessa voimavarojaan Bolivian auttamiseen Chile arvioi pystyvänsä helpommin kukistamaan Perun merivoimat. Bolivian osalta sota oli käytännössä ohi jo alkuvuodesta 1880, koska Chile oli saanut haluamansa alueet, eikä tavoitellut alueita Andien läntisen vuorijonon toisella puolen. Peru jatkoi vastarintaa Chilen miehitykselle, joka ulottui pääkaupunkiin Limaan saakka vuonna 1881 ja onnistui valtaamaan sen takaisin. Vuoteen 1883 mennessä kaikki sotatoimet olivat jo päättyneet. Peru teki erillisen rauhansopimuksen Chilen kanssa Ancónissa, Perussa 20. lokakuuta 1883, jossa se luovutti Chilelle Tarapacán provinssin, joka sijaitsee Litoralin pohjoispuolella. Arican ja Tacnan alueiden kohtalo jäi vielä avoimeksi. Bolivian kanssa Chile teki ensin aseleposopimuksen vuonna 1884 ja lopullisen rauhansopimuksen vasta vuonna 1904.

3.5. Sodanjälkeinen aika ennen rauhansopimusta (1884-1904)

Bolivian merettömyys todettiin ongelmaksi jo pian sodan jälkeen ajalla ennen rauhansopimuksen tekoa vuonna 1904, eli kyse ei ole myöhemmin keksitystä tai puhtaasti myöhempiin tarpeisiin luodusta ongelmasta, kuten jotkut tahot ovat esittäneet. Chilen älymystö tiedosti ongelman vakavuuden jo tuolloin; Bolivian sulkeminen mereltä aiheuttaisi ikäviä jälkiseuraamuksia ja loisi aikapommin tulevaisuuteen. Taka-ajatuksena oli myös saada Boliviasta puskuri Chilen ja Perun väliin. Domingo Santa María, Chilen tuleva presidentti vuosina 1881-1886, varoitti Bolivian tulevasta ongelmasta jo sodan aikana marraskuussa 1879 kirjeessään puolustusministerille: *”Emme saa hetkeksikään unohtaa, ettemme voi tukehduttaa Boliviaa, joka on menettänyt Antofagastan ja koko Litoralin rannikon Loa-joelle saakka, jonka se ennen omisti, vaan meidän on järjestettävä sille oma satama jostain kohtaa, oma sisäänkäynti ilman lupien pyytelyä. Emme voi emmekä saa tappaakaan Boliviaa, vaan tukea sen persoonallisuutta varmimpana tapana torjua Perun uhka”* (Abecia Baldívieso & Abecia López, 2016, s. 91).

Ongelmaa yritettiin siis ratkaista alusta lähtien, eikä rannikon vieminen ja merelle pääsyn lopullinen estäminen Bolivialta ollut chileläisten tai kenenkään muunkaan itsetarkoitus, vaan tilanne pikemminkin ajautui siihen. Chile tarjoutui vielä sodan aikana auttamaan Boliviaa valtaamaan pääsyn merelle Perulta, mutta nämä lähestymiset tulivat Perun hallituksen tietoon ja raukesivat. Ratkaisevin käänne Bolivian meriyhteyden tulevaisuuden kannalta oli kysymys Tacnan ja Arican alueiden kohtalosta. Bolivia eli toivossa, että se voisi saada yhteyden merelle molempien tai ainakin jommankumman kautta. Kyseiset alueet olivat kuuluneet Perulle ennen sotaa, mutta nyt ne olivat Chilen hallinnassa ja niiden tulevaisuudesta oli määrä järjestää kansanäänestys vuonna 1893 (Mesa, 2016, s. 123). Äänestys viivästyi, eikä lopulta toteutunut koskaan. Vuonna 1895 Chile esitti Bolivialle neuvotteluprotokollan, jossa se luovuttaa Tacnan ja Arican Bolivialle, mikäli se saa ne kansanäänestyksessä itselleen ja vaatii vastineeksi Bolivialta 5 miljoonaa hopeapesoa Arican tullin tuotoista. Mikäli Chile ei saisi Tacnaa ja Aricaa, se luovuttaisi palan rannikkoa Tarapacán alueelta, Caleta Vitorin ja Caleta Camaronesin väliltä. Tämä vuoden 1895 neuvotteluprosessi ei tullut koskaan päätökseen, johtuen erimielisyyksistä yksityiskohdissa. Myöhemmin on arvioitu, että eräänä syynä Chilen neuvottelualoitteeseen oli halu tehdä nopeasti sovinto Bolivian kanssa, koska naapurimaa Argentiinan kanssa oli sodan

uhka Patagonian aluekiistojen vuoksi. Tähän liittyi myös Puna de Atacaman alue, Bolivian entisen Litoralín ”jatke” Andien itäpuolella, joka oli ikään kuin vahingossa jäänyt Bolivialle Chilen vallattua Litoralín pysähtyen Andeille. Vuonna 1889 Bolivia, salassa Chileltä, luovutti Puna de Atacaman Argentiinalle, joka antoi sille vastikkeeksi Tarijan departementin (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 109). Tämänkaltaisen Bolivian ja Argentiinan lähentyminen ei ollut mieluisaa Chilelle, joka pelkäsi Bolivian asettuvan tukemaan Argentiinaa mahdollisen aseellisen konfliktin sattuessa.

Tacnan ja Arican kysymystä ei lopulta ratkaistu ennen vuotta 1929, jolloin Peru ja Chile jakoivat ne keskenään siten, että Tacna päätyi Perulle ja Arica Chilelle. Tämä vei Bolivialta toiveet saada meriyhteys näiden alueiden kautta.

1900-luvun alussa Chile alkoi vetäytyä aiemmista edesottamuksistaan Bolivian meriyhteyden aikaansaamiseksi. Tätä heijastelee tuolloisen Chilen Bolivian lähettilään Abraham Königin kirje Bolivian ulkoministeri Eliodoro Villazónille vuodelta 1900, jossa todetaan: *”Sodan jälkeen, voittanut kansa asettaa ehtonsa ja vaatii korvausta aiheutetuista vahingoista. Bolivia voitettiin, sillä ei ollut millä maksaa ja se antoi Litoralín. Boliviassa on levinnyt kaduilla ja lehdistä väärinkäsitys, jonka mukaan Bolivialla on oikeus vaatia satamaa korvauksena menetetyille rannikkoalueelle. Sellaista ei ole. Chile on miehittänyt Bolivian rannikon ja ottanut sen samoin oikeuksin kuin Saksa liitti Alsacen ja Lorrainen valtakuntaansa ja samoin oikeuksin kuin Yhdysvallat otti Puerto Ricon. Meidän oikeutemme perustuvat voittoon, kansakuntien ylimpään lakiin. Tiesimme jo, että Bolivian rannikkoalue on rikas ja miljoonien arvoinen. Pidämme sen, koska se on jonkin arvoinen. Jos jollakin ei olisi arvoa, ei olisi kiinnostusta pitää sitä”* (Mesa, 2016, s. 135). Tämä aiheutti tyrmistystä bolivialaisten keskuudessa. Villazón vastasi vedoten jokaisen kansan luonnolliseen, konventiot ylittävään oikeuteen edes pieneen rannikkoon poliittisia ja kaupallisia suhteitaan varten. Hän mainitsi myös Chilen pitkän rantaviivan, josta pienen palan luovuttamisella ei olisi merkitystä ja syytti Chileä Bolivian sulkemisesta pois valtamereltä ja sen tuomitsemisesta eristykseen, joka on poikkeuksellista Amerikassa (Mesa, 2016, s. 135). Königin jyrkkä puheenvuoro vaikutti osaltaan Bolivian hallituksen neuvottelutahtoon rauhansopimuksesta. Oli aika hyväksyä tosiasiat ja saada aikaan

rauhansopimus, koska uhkana oli sodan uudelleen alkaminen. Korvatakseen vuoden 1884 aseleposopimuksen uudella, varsinaisella rauhansopimuksella Bolivian kanssa König esitteli projektin, joka antoi Chilelle pysyvät valtuudet Bolivian rannikkoon rakentamalla hyvitykseksi rautatien La Pazin ja Arican välille ja käyttöoikeuden Chilen satamiin (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 123). Tämä oli pohjana tulevalle rauhansopimukselle.

3.6. Tapahtumat vuoden 1904 rauhansopimuksesta nykyhetkeen

3.6.1. Vuoden 1904 rauhansopimus

Vaikka bolivialaisten yleinen mielipide ja huomattava osa kongressista olivat sitä vastaan, Chilen ja Bolivian välinen rauhansopimus solmittiin molempien maiden hallitusten toimesta 20. lokakuuta 1904 ja tunnetaan nimellä Tratado de Paz y Amistad (Rauhan ja Ystävyyden Sopimus). Siinä toteutuivat Chilen ehdot eli Bolivian Litoral-alueen lopullinen luovuttaminen Chilelle ja maiden välisten uusien rajojen demarkaatio puolen vuoden kuluessa sopimuksesta. Sopimuksessa oli myös La Pazin ja Arican sataman yhdistävä rautatie, jonka rakentamisesta vastasi Chile. Rautatien Bolivian puoleisen osan sovittiin siirtyvän valmistuttuaan Bolivian omistukseen.

Bolivialle epäedullista sopimusta ja sen allekirjoittanutta hallitusta Boliviassa on kritisoitu paljon jälkeenpäin. Kyseiselle hallitukselle on langetettu suuri vastuu tapahtuneesta. Bolivialaiset historioitsijat ovat arvioineet, ettei tuolloinen hallitus ollut täysin tilanteen tasalla ja antoi historiallisen mahdollisuuden valua hukkaan (Mesa, s. 142). Tästä ovat saaneet kärsiä tulevat hallitukset pyrkimyksissään Bolivian meriyhteyden palauttamiseksi.

3.6.2. Vuoden 1920 protokolla, kysymys Kansainliitossa ja Yhdysvallat välittäjänä

Ensimmäinen neuvottelu asiasta vuoden 1904 jälkeen Chilen ja Bolivian välillä tapahtui vuonna 1920 Chilen aloitteesta, jossa se tarjosi ratkaisua Bolivian meriongelmaan. Maat allekirjoittivat protokollan, jossa mainitaan Chilen olevan valmis luovuttamaan Bolivialle pääsyn merelle Arican pohjoispuolelta, riippumatta vuoden 1904 sopimuksesta (Mesa, s. 142). Tämä jäi kuitenkin toteutumatta Chilessä samana vuonna tapahtuneen vallankaappauksen ja Perun vastustuksen takia.

Samoihin aikoihin Bolivia yritti ratkaista meriongelmaansa myös Kansainliitossa, joka oli onnistuneesti tehnyt ratkaisun muun muassa Ahvenanmaan liittymisestä Suomeen. Bolivia lähestyi järjestöä suunnitelmanaan muutokset vuoden 1904 rauhansopimukseen. Mutta Kansainliiton juristit katsoivat, ettei liitolla ole pätevyyttä asian ratkaisemiseksi.

Tacnan ja Arican tilanne oli yhä avoin Perun ja Chilen välillä. Kansanäänestys ei ollut toteutunut, koska yhteisymmärrystä osapuolten välillä ei ollut löytynyt. Tilanne odotti ratkaisuaan ja Yhdysvallat kutsuttiin välittäjäksi. Yhdysvallat esitti, ettei sillä ole ratkaisua tähän kysymykseen, ennen kuin Bolivian katkaistu yhteys merelle selvitettäisiin. Vuonna 1926 Yhdysvaltain silloinen ulkoministeri Frank B. Kellogg ehdotti sekä Tacnan että Arican luovuttamista Bolivialle, joka antaisi tästä riittävän korvauksen Chilelle ja Perulle. Lisäksi nämä alueet demilitarisoitaisiin ja Aricasta tulisi vapaa satama kaikille kolmelle maalle. Bolivia hyväksyi ehdotuksen sellaisenaan välittömästi, Chile sillä ehdolla, että Bolivia todistetusti pysyy sopimuksessa, mutta Peru torjui kategorisesti koko ehdotuksen kieltäytymällä myymästä alueita kuin kauppatavaraa. Tämä sulki Bolivialta erään lähimpänä toteutumistaan olleen mahdollisuuden saada yhteys Tyynelle merelle (Mesa, s. 154).

3.6.3. Vuoden 1929 Liman sopimus, Chacon sota 1932-1935 ja vuoden 1950 diplomatia

Yhdysvaltain toiminta välittäjänä johti kaikesta huolimatta rauhansopimukseen Perun ja Chilen välillä, joka solmittiin Limassa 3.7.1929. Sopimuksessa Tacna päättyi Perulle ja Arica Chilelle. Sopimukseen tehtiin lisäys, jonka mukaan kumpikaan maa ei ilman toisen suostumusta luovuta sopimuksen kohteena olevia alueita kolmannelle osapuolelle. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että vaikka Chile olisi valmis luovuttamaan pohjoisosastaan alueen Bolivialle, Peru voi estää hankkeen toteutumisen sopimuksen antamalla ”veto-oikeudella”, mikä on sittemmin myös käynyt toteen.

Vuosina 1932-1935 Bolivia ja Paraguay sotivat Chacon alueesta, jolla virheellisesti uskottiin olevan öljyä. Sota päättyi Paraguayn voittoon, joka otti suurimman osan kiistellystä alueesta (kuva 3). Bolivian merikysymyksen kannalta kiinnostavaa tämän sodan lopputuloksessa on se, että Bolivia sai osuuden Paraguayjoen rantaa, joka mahdollistaa vesireitin Atlantille La Platajoen kautta.

Vuonna 1950 Bolivia ehdotti jälleen neuvotteluja meriyhteydestä Chilen kanssa pitkän tauon jälkeen. Chile oli valmis neuvottelemaan ja kyseessä oli 10 kilometrin levyinen Chilen ja Perun rajaa myötäilevä käytävä. Korvauksena Bolivia antaisi Chilelle pääsyn makean veden varoihin omalta alueeltaan kanavien avulla Titicaca-järvestä ja muista lähteistä. Tieto neuvotteluista vuoti lehdistölle ja aiheutti laajan vastalausemyrskyn Chilessä. Boliviassa taas ei hyväksytty ajatusta Titicaca-järven vesien antamisesta Chilen käyttöön. Neuvottelut jäivät siihen.

Makean veden käytöstä oli kyse myös kiistan seuraavassa vaiheessa 1960-luvun alussa. Chile oli jo pitkään havigellut alueeltaan Boliviaan virtaavan Lauca-joen vesien ohjaamista kastelemaan viljelmiä Azapan laaksossa. Bolivia oli vastustanut kyseistä hanketta alusta lähtien. Vuonna 1961 Chile lähetti Bolivialle muistion, jossa ehdotettiin neuvotteluja meriyhteydestä vastineeksi ei-territoriaalisista hyödykkeistä. Kyse oli Lauca-joesta. Dokumentin tarkoituksena oli vain peitellä ja pehmittää Chilen todellisia aikomuksia joen suhteen (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 156). Bolivia ei lähtenyt mukaan neuvottelujen tielle, koska ei uskonut Chilen olevan tosissaan tarjouksensa kanssa. Vuonna 1962 Chile toteutti yksipuolisesti suunnitelmansa Lauca-joen vesien ohjaamisesta omalla alueellaan. Seurauksena Bolivia katkaisi kaikki diplomaattisuhteensa Chilen kanssa. Katko kesti seuraavat 13 vuotta.

3.6.4. Charaňan ”halaus” 1975-1978

1970-luvun alussa vallassa olivat vasemmistolaiset sotilashallitsijat Perussa ja Boliviassa. Chileä puolestaan hallitsi demokraattisesti valittu presidentti Salvador Allende, niin ikään vasemmistolainen. Ideologinen läheisyys merkitsi Chilessä pyrkimyksiä suhteiden normalisointiin Bolivian kanssa (Mesa, 2016, s. 174). Allende kannatti avoimesti Bolivian vapauttamista sisämaavaltion asemasta ja sanoi eräässä lausunnossaan, että ”Bolivia tulee palaamaan suvereenina Tyynenmeren rannikolle” ja ”Chilellä on satavuotinen velka Bolivian kanssa ja olemme valmiita tekemään historiallisen ratkaisun”. Kuitenkin, ennen kuin Allende ehti tehdä asialle mitään, vuonna 1971 Boliviassa tapahtui vallankaappaus, jossa valtaan astui Hugo Banzer, oikeistolainen sotilasdiktattori, mikä merkitsi maiden välisen vuoropuhelun loppua. Ironista kyllä, vuoropuhelu jatkui jälleen, kun Chilessä valtaan nousi myös oikeistolainen sotilasjohtaja Augusto Pinochet vuoden 1973 verisen vallankaappauksen myötä. Vuonna 1975

Banzer ja Pinochet sopivat diplomaattisuhteiden palauttamisesta ja dialogin jatkamisesta kahdenvälisen ongelmien selvittämiseksi, mukaan lukien Bolivian merikysymys. Tämän merkeissä johtajat tapasivat helmikuussa 1975 Charaṇassa maiden rajan tuntumassa, Bolivian puolella. Siksi koko prosessi tunnetaan nimellä ”Charaṇan halaus” (El Abrazo de Charaṇa). Elokuussa 1975 Bolivian lähetystö esitti Chilelle ehdotuksen rannikkoalueen ja käytävän luovuttamisesta Arican pohjoispuolelta Bolivian rajalle. Chile vastasi hyväksyen ehdotuksen ja esitti vielä oman, yksityiskohtaisen suunnitelmansa käytävästä, joka ulottuisi rannikolta Arican pohjoispuolelta Bolivian nykyrajalle myötäillen Concordian linjaa eli Perun rajaa (kuva 4). Luovutettava alue sisältäisi sekä maa- että merialueita. Rannikkoalue ulottuisi Perun rajalta Arican kaupunkialueen laidalle. Alueella sijaitsevat Chacallutan lentokenttä ja rautatie Aricasta La Paziin siirtyisivät Bolivian omistukseen (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 160). Bolivian käyttämä satama olisi edelleen Aricassa, mutta laajennetuin oikeuksin. Suunnitelmiin liittyi myös vastavuoroisuus, jossa Bolivia luovuttaisi omasta alueestaan Chilelle vastaavan kokoisen alueen kuin käytävä ja antaisi lisäksi täydet oikeudet Lauca-joen veden käyttöön.

Lupaavasti alkaneet neuvottelut päättyivät kuitenkin lopulta umpikujaan, johon oli useita syitä. Ensinnäkin, vaikka Banzer olisi ollut valmis Chilen vaatimiin myönnytyksiin, hän taipui bolivialaisten yleisen mielipiteen vastustaessa kohtuuttomina pitämiään vastavuoroisia alueluovutuksia. Toiseksi naapurimaa Peru otti kielteisen kannan käytävähankkeeseen vuoden 1929 Liman sopimuksen nojalla. Vaihtoehtona se esitti vastaehdotuksen, missä Arican satamasta ja kaupungista pohjoiseen ulottuvasta kolmion muotoisesta rannikkoalueesta tehtäisiin kolmen valtion yhteistä aluetta, joilla vallitsisi jaettu suvereniteetti. Sekä Chile että Bolivia torjuivat Perun ehdotuksen. Bolivia katsoi, että Chilen olisi ponnekkaammin pitänyt yrittää päästä sopimukseen Perun kanssa, mitä se ei tehnyt (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 161). Muun muassa tämä johti kolmen vuoden neuvottelujen jälkeen Bolivian ja Chilen jälleen välirikoon ja diplomaattisuhteiden katkaisemiseen uudelleen vuonna 1978. Vaikka ehdotettu sopimus käytävästä ei lopulta toteutunutkaan, sitä ei ole unohdettu Boliviassa, ja sen merkitys kiistan nykyiselle vaiheelle on oleellinen.

3.6.5. Tapahtumat Charańan jälkeen 1978-2000

Vuonna 1979 Bolivia onnistui muuttamaan merikysymyksensä siihenastisen bilateraalisien luonteen monenkeskiseksi, kun Amerikan valtioiden järjestön OAS:n kokouksen päätöslauselma tuki Bolivian merivaatimusta, totesi sen oikeutetuksi ja lisäksi totesi siihen liittyvän kiistan koskettavan koko maanosaa (Mesa, 2016, s. 189). Muutaman vuoden päästä tästä Bolivia muutti linjaansa takaisin kohti bilateraalista lähestymistapaa.

Bolivia palasi siviilihallintoon ja demokratisoitui vuonna 1982. Seuraava vaihe merikysymyksen historiassa oli Bolivian neuvottelutarjous Chilelle, joka tunnetaan nimellä Enfoque fresco (tuore fokus) vuonna 1987. Nyt demokraattinen Bolivia ehdotti ”uudelta pohjalta” samanlaista käytävää kuin vuonna 1975 tai eksklaavia, ellei Chile hyväksyisi käytävää. Alun perin neuvottelutarjoukseen positiivisesti suhtautunut Chile kuitenkin lopulta vetosi maiden väliseen vuoden 1904 sopimukseen lopullisena rajojen määrittäjänä ja ehdotti vaihtoehdoksi maiden välisen integraation syventämistä (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 174). Tähän Bolivia ei ollut valmis tyytymään. Enfoque fresco oli lopulta vain yksi kariutunut neuvottelu lisää.

Bolivian merikysymyksen fokus siirtyi seuraavaksi Peruun, ensimmäistä kertaa. Maat aloittivat keskusteluprosessin 1980-luvulla kahdenvälisen suhteiden kehittämiseksi. Perun presidentti Alan García pyörsi maan pitkäaikaisen poliittisen linjan ilmoittaessaan, että Peru vastedes hyväksyisi Chilen mahdollisen alueluovutuksen Bolivialle, vaikka se tapahtuisi aiemmin Perulle kuuluneelta alueelta (St. John, 1994, s. 22). Toisaalta Bolivialle mahdollisuus löytää vaihtoehtoisia reittejä tavaraliikenteelleen Perun satamien kautta oli houkutteleva, koska suhteet Chileen olivat jälleen jäissä. Perun seuraava presidentti, Alberto Fujimori (1990-2000) ja hänen hallituksensa lähti aktiivisesti toteuttamaan ajatusta. Alkuvuodesta 1992 Peru ja Bolivia tekivät 50-vuotisen uusittavan sopimuksen, joka salli Bolivian harjoittaa laivaliikennettä ja tullitoimintaa verovapaassa satama- ja teollisuuspuistossa perulaisessa Ilon satamakaupungissa, noin 500 kilometrin päässä La Pazista. Lisäksi Perun hallitus luovutti turismiin tarkoitetun 5 kilometrin mittaisen ranta-alueen Ilon eteläpuolelta 99 vuodeksi (kuva 4). Ranta sai nimen Boliviamar (St. John, 1994, s. 22). Huomattakoon, että Boliviamarin ranta on ollut tyhjillään

avajaisseremoniastaan lähtien vuodesta 1992 ja on sitä edelleen. Syitä tähän tarkastellaan tuonnempana.

3.6.6. "Gas por mar" eli kaasua merta vastaan 2001-2004

Chilen palattua siviilihallintoon ja vaalein valittuihin johtajiin Pinochetin valtakauden (1973-1990) jälkeen Chilen ja Bolivian väliset suhteet alkoivat pitkän tauon jälkeen hiljalleen lämmetä ja keskustelut muun muassa taloussuhteiden kehittämisestä alkoivat. Merikysymyksen osalta merkittävää kehitystä alkoi tapahtua, kun Bolivian mittavat maakaasuvarannot selvisivät 2000-luvun taitteen tienoilla. Toisin kuin koskaan vuoden 1879 jälkeen, Bolivialla oli nyt resurssi, jota Chile tarvitsi, mutta 2000-luvulla oltiin jo aikakaudella, jolloin sen hankkiminen voimatoimin ei ollut enää mahdollista, kuten ennen (Mesa, 2016, s. 203). Vuonna 2001 molempien maiden liberaalia talouspolitiikkaa tukevat hallitukset (Boliviassa presidentti Jorge Quiroga, Chilessä Ricardo Lagos) alkoivat neuvotella suurin yksityisin investoinnein toteutettavasta hankkeesta bolivialaisen kaasun viemiseksi sekä Chileen, että Chilen kautta Meksikoon ja Yhdysvaltoihin. Puhuttiin energiaintegraatiosta (integración energética). Tähän olisi liittynyt uusi satama, kaasun nesteytyslaitos ja bolivialainen erityistalousalue Chilen rannikolla paikalla, josta olisi parhaat mahdolliset yhteydet Tarijan kaasuntuotantoalueelle Boliviassa. Eräs vaihtoehtoista oli Patillos hieman pohjoiseen Mejillonesin kaupungista. Presidentti Lagos lupasi, että erityistalousalueella saisi liehua Bolivian lippu. Tämän saattoi jo mieltää suvereniteetin harjoittamiseksi alueella, joka oli myös historiallisesti kuulunut Bolivialle (Mesa, 2016, s. 205). Kaasun nesteyttämö ja uusi satama olisivat olleet bolivialaisen hallinto-organisaation piirissä ja nestekaasua kuljettavat laivat Bolivian lipun alla. Tämä olisi käytännössä tarkoittanut myöhemmin tekstissä kuvattavaa eksklaaviratkaisua. Oli syntynyt uusi konsepti "gas por mar" eli "kaasua meren vastineeksi". Maiden välisen energia- ja talousintegraation lisäksi Chilen tavoitteena oli tämän hankkeen avulla saattaa Bolivian merikysymys historiaan. Näin ei kuitenkaan vielä käynyt, koska Boliviassa alkaneet sisäiset levottomuudet tekivät suunnitelmista lopun vuonna 2003, jolloin presidentti Sánchez de Lozada joutui eroamaan ja maan pitkäaikainen poliittinen järjestelmä hajosi (Mesa, 2016, s. 211). Vuoden 2003 väkivaltaisia ja kuolonuhreja vaatineita tapahtumia kutsutaan Kaasusodaksi. Bolivian voimakas

kansalaisyhteiskunta asettui vastustamaan kaasun vientiä Chileen. Protestoijat halusivat pikemminkin kaasun kansallistamista, kuin myyntiä ulkomaille ylipäänsä, puhumattakaan Chileen, jonka tässä katsantokannassa oikeastaan kuuluisi palauttaa Bolivialle suvereeni meriyhteys ilman kompensatioita tai vastapalveluksia. Joidenkin tahojen mukaan Peru vaikutti taustalla pyrkien kaikin keinoin torjumaan Bolivian lähentymistä Chileen ”lobbaamalla” diplomaattien välityksellä kansalaisliikkeiden edustajia (Mesa, 2016, s. 205), koska Chilen ja Bolivian maakaasuhanke ei ollut sen intressien mukaista kehitystä. Peru esitti lähinnä muodon vuoksi tarjoavansa Bolivialle vastaavaa mahdollisuutta perulaisen sataman kautta. Bolivian johdossa oli Lozadan varapresidentti Carlos Mesa, joka järjesti vuonna 2004 kansanäänestyksen kaasun käyttämisestä välineenä neuvotteluissa suvereenista meriyhteydestä. Tulos oli 56 prosenttia asian puolesta (La Razón, 3.2.2013). Mesan hallitus aloitti keskustelut Perun kanssa kaasuputkihankkeesta energiaintegraation merkeissä. Tämä oli kuitenkin myöhäistä, sillä Bolivia oli jo kovaa vauhtia matkalla uuteen vaiheeseen omassa historiassaan. Presidenttiä kohtasi edeltäjänsä kohtalo ja hän erosi mittavien protestien seurauksena tehtävästään vuonna 2005. Seuraavan väliaikaisen presidentin aikana järjestettyjen uusien vaalien voittaja oli edellä mainittujen protestiliikkeiden johtohahmo Evo Morales, vasemmistopuolue MAS:in ehdokas.

3.6.7. Kolmentoista kohdan ohjelma (La Agenda de los trece puntos) 2006

Morales ja hänen hallintonsa eivät enää olleet kiinnostuneita edeltäjiensä aloittamasta energiaintegraation politiikasta merikiistan ratkaisumallina. Seuraava merkittävä tapahtuma Bolivian merikysymyksen historiassa olivat neuvottelut Evo Moralesin ja Chilen uuden, keskustavasemmistolaisen presidentin Michelle Bachelet:n (2006-2010) välillä. Vuonna 2006 maat sopivat 13 kohdan ohjelmasta, jonka tarkoituksena oli normalisoida Chilen ja Bolivian suhteet kaikilla tasoilla, mukaan lukien Bolivian merikysymys. Kohdat olivat seuraavat (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 216): 1. Keskinäisen luottamuksen kehittäminen, 2. Rajojen integraatio, 3. Vapaa kauttakulku, 4. Fyysinen integraatio, 5. Talousyhteistyön lisääminen, 6. Meriteema, 7. Silala ja vesivarat, 8. Keinot taistelussa köyhyyttä vastaan, 9. Turvallisuus ja puolustus, 10. Yhteistyö huumeiden kaupan ja niiden valmistusaineiden salakuljetuksen kontrolloimiseksi, 11. Koulutus, tiede ja teknologia, 12. Kulttuurit, 13. Muut teemat. Ohjelman

allekirjoittivat molempien maiden presidentit, Morales ja Bachelet. Kuudes kohta koski Bolivian meriyhteyttä. Bolivian tinkimättömyys ja ehdottomuus vaatimuksessaan suvereniteetista kariutti kuitenkin tämänkin ratkaisuyrityksen. Ideologisesta yhteenkuuluvuudesta huolimatta täysi suvereniteetti oli asia, josta kumpikaan ei ollut valmis tinkimään.

3.6.8. Haagin tuomioistuin 2013-2018

Todettuaan viimeisten neuvotteluyritysten Chilen uuden, oikeistolaisen Sebastian Piñeran hallinnon kanssa turhiksi, Moralesin hallinto ryhtyi valmistelemaan merikysymyksensä viemistä Haagin kansainväliseen tuomioistuimeen vuonna 2011, ensin ratifioimalla Bogotá:n paktin (Pacto de Bogotá), Amerikan maiden konferenssissa vuonna 1948 tehdyn sopimuksen, joka velvoittaa ratkaisemaan maiden väliset erimielisyydet rauhanomaisesti ja määrittelee menettelytavan. Syy, miksi Bolivia ei ollut ratifioinut sitä aiemmin oli sopimuksen artikla, jonka mukaan jo ratkaistuja riitoja ei voi ottaa uudelleen Bogotá:n paktin mukaisen menettelyn piiriin. Bolivian merivaatimusta voitiin nimittäin pitää tavallaan ratkaistuna vuoden 1904 rauhansopimuksen seurauksena. Paktin ratifiointi oli kuitenkin välttämätöntä uuden prosessin kannalta Haagissa (Abecia Baldivieso & Abecia López, 2016, s. 193). Vuonna 2013, hieman ennen kuin Bolivia haastoi Chilen kansainväliseen oikeuteen, Morales ehdotti CELAC:n kokouksessa Chilen presidentille Sebastian Piñeralle, että Bolivia voisi harkita kaasun myymistä Chilelle, jos se ensin luovuttaisi Bolivialle suvereenin yhteyden merelle (La Razón, 3.2.2013). Piñera kuitenkin kieltäytyi yhdistämästä suvereniteettia talouskysymyksiin. Evo Moralesin uudelleen esiin nostama vaihtoehto ”Gas por mar” ei siis onnistunut Piñeran kanssa. Tämän jälkeen Bolivia kieltäytyi jatkamasta keskusteluja Chilen kanssa kahdenvälisesti, koska se aikoi jättää asian Haagin tuomioistuimen käsiteltäväksi. Bolivia esitteli haasteen Haagin kansainväliselle tuomioistuimelle 24.4.2013 (Mesa, 2016, s.218). Sisältönä oli Chilen velvoittaminen neuvottelemaan Bolivian kanssa suvereenista pääsystä Tyynelle valtamerelle. Bolivia suhtautui aluksi toiveikkaasti prosessiin ja voitti ensimmäisen osuuden tuomioistuimen julistautuessa päteväksi ratkaisemaan kysymyksen. Prosessin lopputulosta ja merkitystä pohditaan tarkemmin luvussa 8.



Kuva 4. Karttakuva, jossa näkyvät sekä Charañan neuvotteluissa vuonna 1975 ehdotettu käytävä, että Perun Bolivian käyttöön vuonna 1992 myöntämä vuokra-alue Boliviamar 99:ksi vuodeksi.

4. Kiista poliittisella ja toiminnallisella tasolla, eri maantieteellisissä skaaloissa sekä turvallisuuspolitiikan kannalta

4.1. Poliittinen taso

4.1.1 Bolivia sisämaavaltiona ja kansainväliset sopimukset

Vuonna 1982 tehty Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus (UNCLOS) määrittelee sisämaavaltioiden oikeudet suhteessa mereen. Näitä ovat oikeus päästä merelle ja mereltä pois ja kauttakulun vapaus, säädökset tulleista, veroista ja maksuista, kauttakulkuliikenteen esteettömyys ja häiriöttömyys sekä yhtäläinen kohtelu merisatamissa. Bolivian kohdalla vastaavat oikeudet määriteltiin jo vuoden 1904 rauhansopimuksessa Chilen kanssa, mikä oli tuolloin poikkeuksellista. YK:n sopimus antaa sisämaavaltioille myös kalastusoikeudet merellä, jotka Bolivialta yhä puuttuvat (Mesa, 2016, s. 190). Bolivian ongelma asettuu oikeisiin mittasuhteisiin, kun tarkastellaan sisämaavaltioita globaalilla tasolla. Maailman 44:stä sisämaavaltiosta 32 on YK:n luokituksen mukaan kehitysmaita (UNCTAD, 2014, s. 56). Näistä LLDC-maiksi (Landlocked Developing Countries) kutsutuista maista 16 on Afrikassa, 12 Aasiassa, 4 Euroopassa ja 2 Latinalaisessa Amerikassa. Kehittyvät sisämaavaltiot ovat keskimäärin väkiluvultaan pienempiä ja köyhempiä kuin niitä ympäröivät rantavaltiot. Väkiluvultaan suurin näistä maista on Etiopia reilulla sadalla miljoonalla asukkaallaan. Ryhmän maista 17 kuuluu YK:n luokituksessa vähiten kehittyneisiin maihin. Latinalaisen Amerikan kahdesta sisämaavaltiosta eli Boliviasta ja Paraguayasta kumpikaan ei kuulu tähän ryhmään. Voisi todeta, että Bolivian tilanne on meriyhteyksien suhteen huomattavasti parempi kuin monella muulla maailman sisämaavaltioilla. Boliviassa asiasta koettu ongelma tuntuu silti olevan paljon suurempi, kuin muualla. Se on myös nähnyt paljon enemmän vaivaa kuin kohtalotoverinsa saadakseen tilanteen muuttumaan. Syitä on siis haettava muualta kuin konkreettisista sisämaavaltion ongelmista ja Bolivian kohdalla ne löytyvät epäilemättä historiasta.

4.1.2 Ulkopoliittika ja kansainväliset suhteet, globaali skaala

Kun tarkastellaan, kuinka globaaleja vaikutuksia tai ulottuvuuksia tällä kiistalla on, tulee esiin ongelman hemisfeerisyys, eli se, että se on ennen kaikkea läntisen pallonpuoliskon ongelma. Maat, joissa asia on herättänyt ylivoimaisesti eniten mielenkiintoa, ovat muita Etelä-Amerikan maita. Kiistan tuntuvin yksittäinen vaikutus kansainvälisiin suhteisiin on epäilemättä Bolivian ja Chilen välisten suhteiden kylmyys. Mailla ei ole ollut diplomaattisuhteita vuoden 1978 jälkeen, jolloin Bolivia katkaisi ne katsottuaan Chilen olevan vastuussa silloisen neuvotteluprosessin keskeytymisestä. Muiden naapurivaltioiden kanssa kummankin maan suhteet ovat normaalit. Globaalilla tasolla Bolivia on saanut asialleen myötätuntoa kansainvälisillä foorumeilla, kuten YK:ssa, Amerikan maiden järjestö OAS:ssa ja Latinalaisen Amerikan ja Karibian yhteisön CELAC:n kokouksissa erityisesti muilta Latinalaisen Amerikan mailta, mikä ehti herättää maan toiveita positiivisesta lopputuloksesta Haagissa. Evo Moralesin hallinto on mereen liittyvissä kampanjoissaan myös linkittänyt oman maansa merikysymyksen Argentiinan ja Britannian väliseen Falkland-saarten kysymykseen käyttäessään slogania ”Mar para Bolivia y Malvinas para Argentina!” eli ”Merta Bolivialle ja Falkland Argentiinalle!” Tämä lause on näkynyt myös mielenosoitusten banderolleissa. Argentiinan kannan mukaan Britannian omistamat Falkland-saaret nimittäin kuuluisivat sille. Kiista johti Falklandin sotaan vuonna 1982. Tuen ilmaisuissa voi olla kyse myös vastavuoroisuudesta, sillä Argentiina on ilmoittanut tukevansa Bolivian merivaatimusta useaan otteeseen, esimerkiksi Evo Moralesin valtiovierailun yhteydessä vuonna 2015 (HispanTV, 17.7.2015). Moralesin tapa yhdistää nämä kaksi kysymystä voi kansainvälisissä yhteyksissä kuitenkin heikentää myötätuntoa maansa merivaatimusta kohtaan. Bolivian muutkin ulkopoliittiset linjaukset, joissa keskeistä on Yhdysvaltain ja sen johtaman ”lännen” vastainen retoriikka, tuskin ovat omiaan lisäämään ainakaan kyseisten toimijoiden sympatiaa Boliviaa ja sen merikysymystä kohtaan.

Bolivia herättää mielenkiintoa Kiinan ja Venäjän taholla erityisesti mahdollisena investointikohteena ja avainkumppanina Latinalaisessa Amerikassa. Moralesin hallinnolle myönteinen Venäjä on lähentynyt Boliviaa, mistä kertoo muun muassa presidentti Evo Moralesin valtiovierailu Venäjälle heinäkuussa 2019. Maat ovat lisänneet taloudellisteknistä

yhteistyötään Venäjän osaamisalueilla, kuten energiasektorilla, mihin kuuluvat maakaasun ja litiumin hyödyntäminen sekä ydinenergian kehittäminen. Mukaan kuuluu myös sotilaallinen yhteistyö (El Deber, 11.7.2019). Bolivian merikysymykseen Venäjä ei kuitenkaan ole ottanut suoraan kantaa. Meriyhteyden kannalta merkityksellinen hanke, joka oli esillä Venäjän ja Bolivian keskusteluissa, on niin sanottu ”kahden valtameren juna” (tren bioceánico), eli rautatieyhteys Atlantilta Tyynelle merelle – Bolivian kautta (El Deber, 11.7.2019).

4.1.3 Sisäpolitiikka Boliviassa ja Chilessä, kansallisvaltion skaala

On nähtävissä, että merikiistalla on Boliviassa paljon suurempi sisäpoliittinen painoarvo kuin Chilessä. Boliviassa asian sisäpoliittinen merkitys ylittää jopa ulkopoliittisen merkityksen. Bolivia on virallisestikin pluralistinen valtio (estado plurinacional), jossa on esimerkiksi 36 etnistä ryhmää, joiden kielet ovat myös virallisia. Se on myös monella tapaa yhteiskunnallisesti ja poliittisesti jakautunut maa, jossa on ollut paljon levottomuuksia koko historiansa ajan. Meri on yksi niistä harvoista asioista, jotka yhdistävät bolivialaisia yli moninaisten etnisten ja poliittisten jakolinjojen. Evo Moralesin hallitus on tarttunut tähän ja hyödyntänyt kyseistä tilannetta suuremmalla intensiteetillä kuin yksikään maan aiemmista hallituksista. Tämä hallinto on pyrkinyt maksimoimaan merikysymyksen saaman huomion julkisuudessa, kuten tiedotusvälineissä ja sosiaalisessa mediassa. Meriasia näkyy pääkaupungin La Pazin katukuvassa muun muassa liikennevälineisiin ja muille yleisille paikoille sijoitettuina ”Mar para Bolivia” eli ”merta Bolivialle”-kyltteinä (kuva 4). Kysymyksen vieminen kansainväliseen oikeuteen vuonna 2013 oli niin ikään huomiota lisäävä tekijä. Nämä ”markkinointitempaukset” ovat tuottaneet tulosta ja nostaneet bolivialaisten tietoisuutta asiasta enemmän kuin koskaan. Se on vahvistanut maassa vallitsevaa yleistä käsitystä, jonka mukaan meri on Bolivialle kuuluva oikeus ja sen puuttuminen yksi maan suurimmista ongelmista. Moralesin hallintokaudella merivaatimus on entisestään korostunut osana bolivialaista kansallisidentiteettiä. Uskottavuutensa säilyttääkseen hallituksen on tämän kaltaisessa tilanteessa hyvin vaikeaa muuttaa linjaansa tai pehmentää ehdotonta kantaansa asiassa. Pelissä on myös presidentin ja hänen hallituksensa poliittinen tulevaisuus. Käymäni keskustelu (liite 3) ja media-aineisto viittaavat siihen, että bolivialaisten jo valmiiksi vahva Chilen vastainen mieliala on vahvistunut

entisestään viime vuosina. Merikysymyksen esilläpito julkisuudessa, siihen liittyvä kouluopetus ja merikysymystä bolivialaisesta näkökulmasta käsittelevä kirja *Libro del Mar* (2014) ovat saattaneet ainakin epäsuorasti vahvistaa edellä mainittua viholliskuvaa. Boliviassa vallalla olevassa diskurssissa Chile on syyllinen maan ongelmiin köyhyydestä lähtien. Tämänkaltaisen asenneilmapiirin vallitessa tuntuu haasteelliselta raivata tilaa osapuolten rakentavalle keskustelulle tai yhteistyölle konfliktin ratkaisemisessa.

Chilessä kysymys ei ole sisäpoliittisesti yhtä merkittävä kuin Boliviassa. Kielteinen suhtautuminen vastapuolena olevaan naapurivaltioon ja sen edustajiin ei ilmene yhtä voimakkaasti eikä saa samanlaisia ilmenemismuotoja kuin Boliviassa. Kysymys on enemmänkin suhtautumisesta yksinomaan merivaatimukseen. Siitä kertovat esimerkiksi vuosina 2014-2015 tehdyt mielipidemittaukset (Plaza Pública Cadem, 2015), joiden mukaan keskimäärin vain 7 prosenttia chileläisistä olisi valmiita luovuttamaan suvereenin meriyhteyden Bolivialle.



*Kuva 4. Iskulause #MarParaBolivia (Merta Bolivialle) La Pazin köysiradan kabiinin seinässä.
(Kuva: Niko Salmela, 2017)*

4.1.4 Paikallinen skaala – rajat ylittävä alueellistuminen aimaroiden paradiplomatian kautta

Kuten jo historiaosuudessa tuli esiin, Bolivian, Chilen ja Perun raja-alueen suurin alkuperäiskansa ovat aimarat ja heidän perinteinen asuinalueensa ulottuu kaikkien kolmen maan alueelle. Aimaraa äidinkielenään puhuvia ihmisiä on eri lähteiden mukaan yhteensä noin 2,5-3 miljoonaa. Suurin aimara-väestö on Boliviassa, noin 1,7 miljoonaa, joka on keskittynyt maan länsiosaan La Pazin, Oruron ja Potosín departementtien alueille. Maan presidentti Evo Morales edustaa tätä alkuperäiskansaa. Perussa aimaroita on noin 0,5 miljoonaa Titicaca-järven ympärillä ja Chilen koilliskolkassa joidenkin lähteiden mukaan noin 20 000, mutta vuoden 2017 väestölaskennassa aimaraksi itsensä identifioivien määrä Chilessä oli 157 000 (Chile Today, 5.2.2019). Boliviassa aimarat ovat järjestäytyneet erityisesti erilaisten sosiaalisten liikkeiden ja kansalaisjärjestöjen alle ja heistä on tullut tärkeä poliittinen voima erityisesti Evo Moralesin aikakauden uudistusten myötä. Boliviassa on oma aimara-nationalisminsa, mikä on herättänyt huolta Chilen valtokeskuksissa, missä on pitkään pelätty Chilen aimaroiden haluavan liittyä Boliviaan tai nykytilanteessa ainakin yhdistyvän Bolivian aimaroiden ja heidän johtohahmonaan näyttäytyvän Evo Moralesin joukkoihin vaatimaan Bolivialle merelle pääsyä Chilen kautta. Asia on kuitenkin tätä monimutkaisempi. Ei ole itsestään selvää, että kaikki Bolivian aimarat olisivat Evo Moralesin tukijoita, vaikka hänellä onkin laaja kannattajapohja juuri aimara- ja ketsuaväestön keskuudessa. Heidän keskuudessaan on myös oppositio. Eivätkä Chilen aimarat yleisesti kannata alueluovutusta Bolivialle meriyhteyden toteuttamiseksi omalta alueeltaan. Chilen koillisosan aimarat, joiden alue kuului Peruun ennen Tyynenmeren sotaa, ovat tottuneet olemaan Chilessä jo vuosisadan ja haluavat jäädä chileläisiksi (González Miranda & Ovando Santana, 2015, s. 20). Tätä selittää osaltaan vuosien 1895 ja 1929 välillä toteutetut chileläistämiskampanjat Tacnan ja Arican alueilla. Se, mihin valtioon kuulutaan, ei kuitenkaan ole aimaraidentiteetin kannalta olennaista. Aimarat ovat 2000-luvulla alkaneet rakentaa keskinäistä kanssakäymistä yli valtiorajojen, erityisesti uuden informaatioteknologian tarjoamien mahdollisuuksien myötä. 57 alueen kuntaa ovat perustaneet yhteisen verkoston nimeltä Aymaras sin fronteras (Aimarat ilman rajoja), joka pyrkii luomaan yhteyksiä kolmen maan eli Bolivian, Perun ja Chilen aimarayhteisöjen välille. Tätä kutsutaan paradiplomatiaksi, koska kyse on paikallisen tason kansainvälisestä kanssakäymisestä. Tämän voi nähdä rajat

ylittävänä alueellistumisena, jolla on potentiaalia toimia vastavoimana valtiotasolla olevalle konfliktitilanteelle. Eräs Chilen aimaroiden järjestöedustaja ilmaisi kannanotossaan, että hän haluaisi maiden välisten erimielisyyksien loppuvan, koska tilanne haittaa ihmisten välistä vuorovaikutusta ja kanssakäymistä yli rajojen. Tästä näkökulmasta konflikti pitää rajoja yllä ja tekee niistä suljetumpia, jyrkempiä ja vaikeammin ylitettäviä, kuin ne muutoin voisivat olla. Toinen esimerkki Chilen aimaroiden suhtautumisesta Bolivian merivaatimukseen löytyy Mundo Aymara -lehestä, jossa kerrotaan yhden alueen kunnista ehdottaneen Bolivialle meriyhteyttä kauttaan, mutta ilman suvereniteettia (Mundo Aymara, 29.4.2011).

4.1.5 Merikysymys osana kulttuuria

Mereen liittyvät joukkotapahtumat ovat kasvaneet suuriin mittasuhteisiin erityisesti Evo Moralesin hallinnon aikana. Maan ylläpitämät merivoimat näyttäytyvät suurilukuisina paraateissa vuosittain Meren päivänä (Día del Mar) 23. maaliskuuta. Päivänä järjestettävät tapahtumat ovat kasvaneet vuosi vuodelta ja niissä esiintyvät maan tunnetuimmat artistit historiallisten speaktaakkeliin, poliitikkojen puheiden ja paneelikeskustelujen lomassa. Boliviassa julkaistiin vuonna 2014 teos Meren kirja (Libro del Mar), joka on tarkoitettu oppimateriaaliksi sekä julkisiin, että yksityisiin kouluihin ja oppilaitoksiin. Se kertoo merikysymyksen koko historian - Bolivian näkökulmasta. Julkaisijana toimi DIREMAR, joka on Bolivian ulkoministeriön alaisuudessa toimiva ”meren palautuksen strateginen johto”.

4.2. Toiminnallinen taso: Ongelman vaikutukset talouteen ja infrastruktuuriin

4.2.1. Kytkös maakaasun vientiin

Boliviasta on tullut kaasun vientimaa vasta melko hiljattain, 2000-luvun alkuvuosina. Kaasu on kuitenkin lyhyessä ajassa noussut maan tärkeimmäksi vientituotteeksi. Esimerkiksi vuonna 2018 sen osuus maan kokonaisviennin arvosta oli 32 prosenttia (INE, 2019). Maakaasun kysyntä maailmanlaajuisilla energiamarkkinoilla on suuressa kasvussa. Eräs tekijä tämän taustalla on halu korvata ympäristön kannalta huonoa hiiltä puhtaammalla energialla. Maakaasu on siinä mielessä puhtaampaa energiaa, että se ei sisällä juuri lainkaan samoja epäpuhtauksia kuin muut fossiiliset polttoaineet, kuten hiili ja öljy, joissa on usein esimerkiksi rikkiä. Lisäksi se on

energiatavaraa ja tuottaa saman määrän energiaa noin 50 prosenttia vähemmällä hiilidioksidipäästöillä (Ucsusa, 2018). Toistaiseksi ongelmana ovat vain hukkapäästöt tuotantovaiheessa, joiden myötä metaania – tehokasta kasvihuonekaasua – vapautuu ilmakehään. Edut painavat kuitenkin enemmän, mistä kertoo esimerkiksi se, että maailman suurin talous Kiina on päättänyt ryhtyä suurimittaisesti korvaamaan hiilienergiaa maakaasulla, jota se ei itse tuota riittävästi kattakseen oman tarpeensa. Bolivian intressinä on omien kaasuvarojensa mahdollisimman suuri hyödyntäminen ja vienti maailmanmarkkinoille. Naapurimaihin ulottuva putkiverkosto ei riitä tämän toteuttamiseksi, vaan lisäksi olisi oltava mahdollista myydä kaasua nesteytettynä muualle maailmaan. Bolivian merikysymykseen kaasu liittyy mahdollisen rannikolle vievän putken ja nesteytysterminalin (LNG-terminali) myötä. Eteen tulee kysymys, voisiko maalla olla oma LNG-terminali rannikolla Chilessä tai Perussa, mistä keskusteltiin jo 2000-luvun alkupuolella vai ovatko muut ratkaisut mahdollisia, kuten nesteytyslaitos Bolivian omalla maaperällä ja nesteytetyn kaasun kuljetus johonkin nykyiseen satamaan maitse tai sen vienti vesiteitse maan itäosan jokiväylien kautta. Evo Moralesin valtakaudella keskustelu näistä vaihtoehdoista on kuitenkin ollut Bolivian medioissa melko vähäistä, koska vallitsevassa poliittisessa ilmapiirissä ensisijaisena tavoitteena pidetään omaa, suvereenia meriyhteyttä.

4.2.2. Yhteydet satamiin Boliviasta – toiminnallisuus edellä

Bolivian käyttämistä satamista yksi erottuu ylitse muiden ja se on Arica. Se on sijainniltaan ja saavutettavuudeltaan ylivoimaisesti paras Bolivian ylängön ydinalueilta katsoen ja siksi maan eniten käyttämä satama. Näin on ollut jo pitkään, riippumatta siitä, kenen hallussa Arica on kulloinkin ollut. Siirtomaa-aikana se ei kuulunut Charcasin audienssiin kummankaan varakuningaskunnan aikana, mutta oli silti sen tärkein satama (Mesa, 2016). Sama tilanne on jatkunut itsenäisen Bolivian kohdalla, huolimatta etelämpänä sijainneesta Litoralín rannikosta. Bolivian Itsenäisyyden aikana Arica kuului ensin Peruun ja myöhemmin Chileen. Nykyisin matka maanteitse Arican satamasta Bolivian pääkaupunkiin ja samalla lähimpään tärkeään keskukseen La Paziin on 493 km. Matka kestää maanteitse keskimäärin 8-10 tuntia. Rautatien pituus on 440 km. Nämä reitit ovat nykyisellään lyhimmät Bolivian ja Tyynenmeren rannikon välillä. Rautatie

ei ole pitkään aikaan ollut rahtikuljetusten käytössä kuntosuunnitelman vuoksi ja maantiekuljetukset ovat syrjäyttäneet sen. Chilen puolella rautatiellä on jonkin verran matkailukäyttöä. Sen sijaan Antofagastan satamaan vievä rautatieyhteys on aktiivisessa käytössä. Boliviassa yhteys kulkee Oruron ja Uyunin kautta Chilen puolelle jatkuen Antofagastaan, josta on tullut Bolivian mineraalien pääasiallinen vientisatama (ALADI, 2017). Rautatie yhdistää rannikkoon Bolivian tärkeät kaivosseudut Potosissa ja Orurossa. Arican ja Antofagastan satamat vastaavat yhdessä 40 prosentista Bolivian kokonaisviennistä (ALADI, 2017). Muita satamia, joiden osuus on pienempi, ovat Chilessä Iquique ja Perussa Ilo (Taulukko 1.). Ilon satama on maantieyhteyksiltään Arican voinen, koska matka La Pazista sinne on kestoltaan vain hieman pitempi. Boliviassa on siellä oma erityistalousalue (zona franca) ja siitä voisi selvitysten mukaan tulla jopa Aricaa korvaava satama Bolivialle. Tämä edellyttäisi kuitenkin sataman laajentamista, mikä on todettu vaikeaksi. Perussa on myös olemassa suunnitelmia hankkeesta rakentaa uusi suursatama Tacnan alueelle Perun eteläosaan, silmällä pitäen Bolivian tarpeita, sekä mahdollista mantereiden läpi Atlantilta (esim. Brasilian Santosista) Tyynelle valtamerelle ulottuvaa rautatietä (tren bioceánico), jonka päätepisteeksi kyseinen satama tulisi. Tämä ”kahden valtameren juna” on intohimoja herättävä hanke, josta jokainen alueen maa haluaisi osansa. Bolivia haluaisi radan kulkevan kauttaan, mikä hyödyttäisi sitä sekä liikenteellisesti että taloudellisesti antaen samalla nopean yhteyden rannikolle. Chilessä on esitetty omia linjauksia, joissa radan päätepiste on Chilen rannikolla, mutta joissa Bolivia kierretään ja rata kulkee sen sijaan Argentiinan ja Paraguayn kautta — kenties tarkoituksellisesti.

Satama/lähtöreitti		Miljoonaa USD	Prosenttiosuus
Chile yhteensä		2963	41%
	Arica	1557	22%
	Iquique	57	1%
	Antofagasta	1350	18%
Brasilia		1742	24%
Argentiina		845	12%
Peru		519	7%
Paraguay		35	0,5%
Ilmateitse		1109	15%
Erityistalousalueet		2	0%
Yhteensä		7.214	100%

Taulukko 1. Bolivian ulkomaankaupan arvo vuositasolla miljoonissa dollareissa ja prosenteissa lähtöreittien mukaan. Luvut ovat vuodelta 2017. Lähde: ALADI (2017)

4.2.3. Bolivian muut vesiväylät ja niiden merkitys

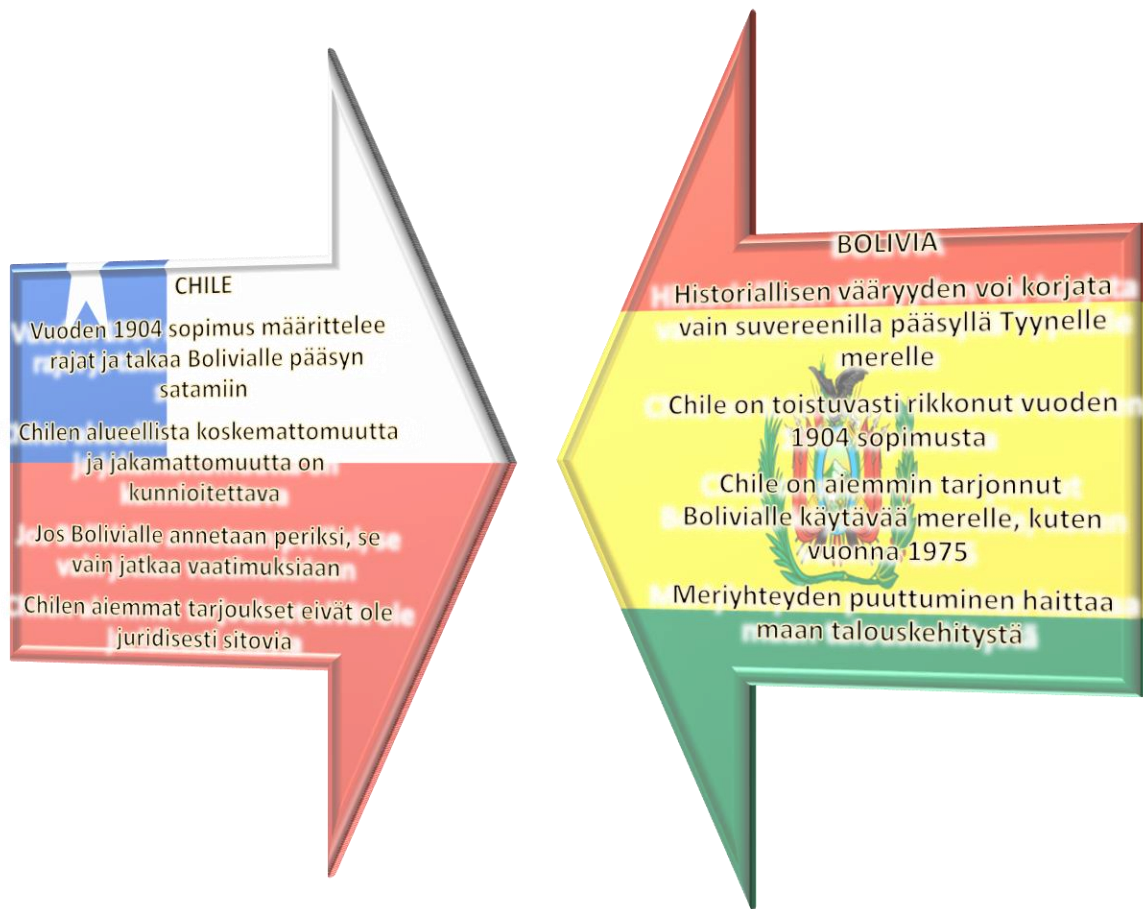
Bolivia saavuttaa meren myös maan itäosan jokireittejä (hidrovía) myöten. Joet ovat purjehduskelpoisia Atlantille saakka niin eteläistä Paraguayjoen reittiä kuin pohjoisempaa Amazonin reittiä pitkin. Maalla on sopimukset satamien käytöstä naapurimaissaan Brasiliassa, Argentiinassa, Paraguayssa sekä Uruguayssa. Bolivian tärkeimpiä jokisatamia Paraguayjoella ovat Puerto Aguirre (Puerto Suárez) ja Puerto Busch sekä Amazonin vesistön puolella Guayaramerín. Maalla on hankkeita jokiväyläverkoston ja niihin liittyvien satamien ja maayhteyksien kehittämiseksi esimerkiksi Puerto Buschissa. Itäisen Bolivian kannalta jokireitit ovat edullisempi vaihtoehto vientikuljetuksille kuin Tyynenmeren satamat. Esimerkiksi eräs Benissä Amazonin reitin varrella toimiva puutavaraa Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin vievä yritys toteaa matka-ajan olevan puolta lyhyempi Amazonin jokireitin kautta, kuin Arican ja Tyynenmeren kautta, ja siksi edullisempi (El Deber, 16.7.2017).

4.3. Sotilaallinen ja turvallisuuspoliittinen ulottuvuus Atacaman aluekiistassa

Aluekiistan sotilaallisia ulottuvuuksia ei ole syytä jättää täysin huomiotta, vaikka kiistan puhkeaminen aseelliseksi konfliktiksi onkin äärimmäisen epätodennäköistä. Eräs tähän liittyvä tekijä on se, että Chile on Pinochetin valtakaudella (1973-1990) miinoittanut Perun ja Bolivian vastaiset pohjoisrajansa sekä panssari- että henkilömiinoilla. Tämä viittaa siihen, että Chile on halunnut tehdä kyseiset rajat mahdollisimman suljetuiksi, pysyviksi ja koskemattomiksi. Näin tuotettu rauhantila on täten aseellinen ja siihen voi soveltaa negatiivisen rauhan käsitettä, jonka eräs määrittely on suoran väkivallan poissaolo (Koopman, 2014, s. 129). Miinojen raivaus on alkanut, mikä lienee ehdoton edellytys todelliseen integraatioon tai ylipäänsä mihinkään rajojen avoimuuteen tähtääville hankkeille. Toinen esiin nostettava tekijä on kiistan osapuolina olevien maiden välinen sotilaallinen voimatasapaino. Alueen sotilaallinen suurvalta on edelleen Chile, jonka varustelutaso jättää pohjoiset naapurinsa kauas taakse. Tämän johtopäätöksen voi vetää jo maiden puolustusbudjettien vertailusta: Chilen puolustusbudjetti on 17-kertainen Boliviaan verrattuna ja yli kaksinkertainen Peruun nähden (Global Firepower, 2019). Bolivian merikysymystä käsittelevästä aineistosta ei ole löytynyt viitteitä siihen, että Bolivia olisi edes harkinnut minkäänlaista sotilaallista optiota meriyhteytensä palauttamiseksi koko

Tyyntenmeren sodan jälkeisenä aikana. Chilessä on kuitenkin olemassa diskurssi, jossa Bolivian rauhantahtoisuus kyseenalaistetaan. Tästä eräs osoitus on vuonna 2015 julkaistu Bolivian merivaatimusta monipuolisesti ja seikkaperäisesti käsittelevä Chilen strategisen tutkimuskeskuksen julkaisema tutkimus (León et al., 2015), jonka nimen ”La Punta del Iceberg” eli ”Jäävuoren huippu” voi tulkita viittaavan Bolivian oletettuun haluun vaatia lisää alueita, mikäli se saisi jonkin alueen. Tutkimuksen lopussa todetaan, että jos Chilen kansa jossain vaiheessa päättäisi kaikesta huolimatta luovuttaa Bolivialle alueen rannikolta, tulee Chilen ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin oman alueensa puolustuksen turvaamiseksi. Tämän voi tulkita tarkoittavan esimerkiksi vahvaa sotilaallista läsnäoloa Bolivian uuden alueen välittömässä läheisyydessä.

Presidentti Evo Morales vahvisti rauhanomaisen linjan jatkuvan Twitterissä 11.5.2016 kommentoimalla José Miguel Insulzan (Chilen edustaja Haagissa) spekulatiota Bolivian mahdollisista sota-aikeista sanoen, että ”Olemme rauhantahtoinen kansa, kunnioitamme elämää. Ei tule sota.” (<https://twitter.com/evoespueblo/status/730362858962354176>). Bolivia on kuitenkin Evo Moralesin kaudella valinnut varsin konfrontatiivisen linjan erityisesti Chileä kohtaan merikysymyksen ratkaisua tavoitellessaan. Moralesin esiintymiset ja puheet asiaa koskien ovat ajoittain olleet sävyltään melko sotalaisia ja uhmakkaita. Näiden esiintymisten tyyli ja sisältö ovat antaneet vaikutelman, että suhteita Chileen ei yritetäkään parantaa ja sodanjulistus on vain muutettu haasteeksi Haagin tuomioistuimeen. Osa merikysymyksen sotilaallista ulottuvuutta on myös se, että Bolivia ylläpitää laivastoa, jonka kerrotaan odottavan pääsyä merelle. Meriunivormuisia sotilaita pidetään näyttävästi esillä muun muassa vuosittaisen Meren päivän tapahtumissa. Tämänkin voi nähdä sopivan yhteen Bolivian harjoittaman ”konfrontatiivisen meripolitiikan” kanssa, joka tuskin edistää kiistan osapuolten välisen yhteisymmärryksen syntymistä.



Kuva 5. Kaavakuva Chilen ja Bolivian käyttämistä argumenteista Atacaman aluekiistassa

5. Chilen ja Bolivian eriävät kannat kysymykseen ja poikkeamat niistä

5.1. Bolivian perusteet ja argumentit vaatimukselleen

5.1.1. Historiallisen vääryyden korjaaminen

Bolivian hallituksen diskurssissa useimmin toistuva ja eniten tilaa saava peruste merivaatimukselle on historiallisen vääryyden korjaaminen. Hallituksen kannanotoissa asiaa ei juuri eritellä tarkemmin, eikä esimerkiksi puhuta siitä, miten käytävän tai eksklaavin saaminen ratkaisisi maan ongelmia, tai riittäisikö se korjaamaan maan kokeman historiallisen vääryyden.

Evo Morales sanoi puheessaan Meren päivänä 23/03/18, että Antofagastan kaupunki ”oli, on ja tulee aina olemaan bolivialainen”. Antofagasta sijaitsee Bolivian menettämän Litoralín alueella. Tällaisten lausumien tulkitaan Chilessä viittaavan siihen, ettei Bolivia tyytyisi kapeaan käytävään tai pieneen enklaaviin, vaikka se sellaisen saisikin, vaan tulisi jatkamaan vaatimuksiaan yhä suuremmista alueista ja lopulta vanhojen rajojen palauttamista (León et al. 2015). Morales puhuu meren palauttamisesta bolivialaisille ikään kuin paluu historiaan olisi mahdollista, mikäli vain tahdonvoimaa ja sinnikkyyttä riittää. Tässä kohdin voi todeta, että vaikka uusi meriyhteys toteutuisikin, menetettyä historiaa tuskin voi saada takaisin.

5.1.2. Taloudellisen kehityksen esteen poistaminen

Toiseksi tärkein argumentti on talous. Bolivia perustelee vaatimustaan sillä, että se on meriyhteyden puuttumisen vuoksi menettänyt paljon mahdollisuuksia kehittyä taloudellisesti. Poliittisessa maantieteessä sisämaavaltion asema nähdään rasitteena maan taloudellisille kehitysmahdollisuuksille. Jos valtiolla ei ole rannikkoa ja satamia, on sen kyettävä tekemään sopimuksia naapureina olevien rantavaltioiden kanssa pääsystä merelle ja satamiin (Vuoristo, 1997, s. 166). Taloudellista argumenttiaan tukemaan Bolivia on esittänyt lukuisia laskelmia siitä, kuinka paljon suurempi maan bruttokansantuote olisi, jos sillä olisi ollut yhteys mereen. Eräs niistä esittää, että bruttokansantuote kasvaisi prosentin vuodessa, jos maalla olisi oma meriyhteys. Mahdollinen uusi meriyhteys ei kuitenkaan toisi automaattista parannusta maan talouteen, ennen kuin sen hyödyntämiseen tarvittava infrastruktuuri on olemassa. Talouden osalta nousee yksittäisenä suurena tekijänä esiin bolivialaisen maakaasun vienti maailmanmarkkinoille. Tällä hetkellä vienti suuntautuu ennen kaikkea naapurimaihin Brasiliaan ja Argentiinaan, jotka ovat putkiverkon piirissä. Myös Chile olisi ollut halukas ostamaan kaasua, mutta Bolivia on toistaiseksi kieltäytynyt myymästä kaasua Chileen maiden huonojen suhteiden vuoksi. Maakaasun vienti muualle kuin naapurimaihin edellyttäisi kaasun nesteyttämistä ja kuljetuksia meritse.

5.1.3. Chile laiminlyö vuoden 1904 sopimuksen noudattamista

Bolivia on valittanut toistuvista häiriöistä, jotka kohdistuvat sen satamaliikenteeseen erityisesti Arican sataman reitillä. Ne ovat olleet esimerkiksi satamien lakkoja tai erimielisyyksiä

bolivialaisten rekkojen liikennöinnistä ja pysäköinnistä Chilen alueella ja kaupungeissa. Merkittävin peruste, minkä nojalla Bolivia katsoo Chilen rikkovan vuoden 1904 sopimusta, on kuitenkin satamalaitosten yksityistäminen vuonna 2004, sata vuotta sopimuksen solmimisesta. Bolivia joutui neuvottelemaan satamayhtiöiden kanssa lisäkuluista, joista olisi alkuperäisen sopimuksen mukaan pitänyt sopia suoraan hallitusten välillä (Mesa, 2016, s. 209). Kauttakulkumaiden sosiaalisten konfliktien vaikutusta Bolivian ulkomaankauppaan tutkinut ALADI-tutkimuslaitos kertoo raportissaan vuodelta 2017, että lakot ja muut työnseisaukset erityisesti Chilen satamissa ja tullissa aiheuttavat tuntuvaa haittaa Bolivian kauppaliikenteelle. Esimerkiksi Bolivian eniten käyttämän Arican sataman kohdalla lakoista aiheutunut haitta vastaa 6,9 – 8,6 prosentin päiväkohtaista vähennystä ulkomaankaupassa (ALADI, 2017).

5.2.Chilen perusteet ja argumentit olla hyväksymättä Bolivian vaatimusta

5.2.1. Sopimus on jo olemassa vuodelta 1904

Chile perustelee kielteistä kantaansa Bolivian merivaatimukselle sillä, että vuonna 1904 solmittu maiden välinen rauhansopimus on voimassa ja sitoo molempia osapuolia. Maiden väliset rajat on määritelty siinä, eikä maiden välillä siten ole avoimia aluekysymyksiä. Chile korostaa omassa argumentoinnissaan sitä, että kansainväliset sopimukset on tehty noudatettaviksi ja mikäli niiden uudelleenneuvottelu, muuttaminen tai purkaminen olisi kovin helppoa ja yksinkertaista, vaarantaisi se sopimusten yleisen pätevyyden ja sen myötä koko globaalin turvallisuuden. Uutiskanava CNN Españolin poliittinen analyytikko Carlos Alberto Montaner valaisee asiaa kolumnissaan (CNN Español, 27.3.2018). Hänen mukaansa tilanne, jossa Chile pakotettaisiin esimerkiksi kansainvälisen oikeuden päätöksellä mitätöimään vuoden 1904 sopimus, johtaisi siihen, ettei kukaan voisi enää tuntea olevansa turvassa. Näin esimerkiksi Kuuba, Puerto Rico ja Filippiinit voitaisiin palauttaa Espanjan yhteyteen kumoamalla vuoden 1898 Pariisin sopimus ja Alaskasta voisi tulla jälleen osa Venäjää purkamalla USA:n kanssa vuonna 1867 tehty kauppasopimus.

5.2.2 Alueellinen kontinuiteetti on rikkomaton

Chilen kannanotoissa toistuu maan alueellisen yhtenäisyyden säilyttäminen, mikä ei anna mahdollisuutta minkäänlaiselle alueluovutukselle. Tätä tukee muun muassa Chilen ulkoministerin Roberto Ampueron lausunto, jossa hän painokkaasti ilmoittaa, ettei Chile tule luovuttamaan neliösenttimetriäkään omasta suvereenista maa- tai merialueestaan, riippumatta siitä, millaisen päätöksen Haagin tuomioistuin antaa (HispanTV, 19.3.2018). Saman kannan ovat toistaneet lukuisat muutkin Chilen politikot, kuten edellinen ulkoministeri Hernando Muñoz sekä presidentti Sebastián Piñera (vallassa 2010-2014 ja 2018-). Piñera on noudattanut varsin jyrkkää linjaa Bolivian merivaatimusta vastustavissa kannanotoissaan.

5.3. Chilen ajoittaiset poikkeamiset linjaltaan, niiden syyt ja merkitys konfliktissa

Kuten luvun 3 historiaosuudessa on jo tullut ilmi, ovat jotkut Chilen hallitukset noudattaneet muita pehmeämpää linjaa Bolivian merivaatimusta kohtaan. Nämä poikkeamat ovat jättäneet jälkensä Boliviaan. Näistä merkittävimpiä olivat presidentti Salvador Allenden (virassa 1970-1973) ymmärtävä suhtautuminen Bolivian merikysymykseen ja seuraajansa Augusto Pinochetin kaudella vuonna 1975 tapahtunut Charańan halaus, joka on jo aiemmin käsitelty luvussa 3. Charańan episodi käytäsuunnitelmien vei Bolivian toiveet kaikkein pisimmälle kohti toteutumistaan ja lienee vaikuttanut eniten Bolivian myöhempään aktiivisuuteen pyrkimyksissään palata merivaltioksi. Kariutumisestaan huolimatta tapaus osoitti, että Chile kykenisi halutessaan helposti korjaamaan Bolivian kokeman historiallisen vääryyden. Chilessä ei juuri puhuta koko Charańan episodista meneillään olevan aluekiistan yhteydessä ja vaikuttaa siltä, ettei sitä halutakaan muistella. Maan myöhemmät johtajat ovat Bolivian politiikassaan käyttäytyneet niin kuin tätä ei olisi koskaan tapahtunutkaan.

Charańan jälkeisenä aikana Chilen pehmeämpää suhtautumista on osoittanut Ricardo Lagosin hallinto vuosina 2000-2006, myös presidentti Michelle Bacheletin hallitus, erityisesti ensimmäisen valtakautensa aikana vuosina 2006-2010.

Bolivia toi nämä ja muut poikkeamat Haagin oikeusprosessiin mukaan osoittaakseen, ettei Chile ole ollut järkkymätön kielteisessä suhtautumisessaan Bolivian vaatimuksille, vaan on pisimmillään edennyt jopa alueluovutuksen tasolle. Bolivia vetosi näihin tapauksiin pyrkiessään saamaan Haagin tuomioistuimen puolelleen ja velvoittamaan Chilen neuvottelemaan suvereenista meriyhteydestä kanssaan. Chilen kanta tähän oli se, ettei mikään näistä tapauksista ole juridisesti sitova sopimus, eikä Bolivia voi niiden perusteella velvoittaa Chileä mihinkään. Haagin tuomioistuimen päätös puolsi jälkimmäistä kantaa äänin 12-3.

Merikiistasta julkaistussa kirjallisuudessa tulee esiin, että Chilen normaalista linjasta poikkeavat kädenojennukset Bolivian suuntaan ovat tapahtuneet sellaisina ajankohtina, jolloin Atacaman aluekiistan kolmas osapuoli eli Peru on tavalla tai toisella kiristänyt politiikkaansa Chileä kohtaan. Näin tapahtui 2000-luvun alussa, kun Peru vaati Chileltä 1950-luvulta olevan merirajasopimuksen uudelleentarkistusta. Saman aikaisesti Chile herätti henkiin keskustelun Bolivian meriyhteydestä. Tämä osoittaa rakenteellisen riippuvuuden kolmen valtion välisissä diplomaattisissa suhteissa (Rouvière & Perrier Bruslé, 2015, s. 65). Sama tapahtui uudelleen vuonna 2010, kun Bolivian presidentti Evo Morales ilmoitti aikeistaan viedä maansa merikysymys kansainväliseen tuomioistuimeen samaan aikaan, kun Perun ja Chilen välinen merirajakiista oli siellä käsittelyssä. Tämä sai Chilen jälleen pehmentämään linjaansa suhteessa Bolivian merikysymykseen, neuvotteluja edistäen. Kiistasta tuolloin vastaava lakimies totesi, että Chilen olisi vaikeaa käsitellä kahta samanaikaista haastetta molemmilta pohjoisilta naapureiltaan (Rouvière & Perrier Bruslé, 2015, s. 65). Keskinäistä riippuvuutta voi nähdä myös Charaňan prosessin kaatumisessa Perun vastaehdotukseen vuonna 1976. Perussa oli tuolloin vallassa ideologialtaan vasemmistolainen sotilasdiktattori Juan Velasco. Bolivian ja Chilen tuolloiset hallitsijat taas olivat kumpikin oikeistodiktattoreita. Velasco tuskin katsoi hyvällä näiden pitkälle menevää lähentymistä.

6. Kiista globalisoituneessa, yhteyksiin perustuvassa maailmassa

6.1. Rajat ja niiden problemaattisuus

Atacaman aluekiistaa on toisinaan kutsuttu myös Atacaman rajakiistaksi (Atacama border dispute). Tyypillisissä rajakiistoissa on kyse kahden tai useamman valtion välisestä erimielisyydestä siitä, missä valtioiden välinen raja kulkee tai kummalle osapuolelle jokin rajaa reunustava alue kuuluu. Osapuolet ovat tyypillisesti perinteisiä kansallisvaltioita, mutta joissain tapauksissa rajankäynti esiintyy kahden eri statuksen omaavien alueiden välillä, kuten Israelin ja Palestiinan konflikti. Perinteisiä, valtioiden välisiä rajakiistoja on ollut lukuisia muualla Etelä-Amerikassa, kuten Perun ja Ecuadorin välinen rajakiista Amazonin sademetsäalueella 1828-1998 sekä Perun ja Chilen välinen kiista aluevesirajan kulusta, joka on esitelty luvussa 1. Atacaman kiistan nykyisessä vaiheessa on kuitenkin epäselvää, miten yksi osapuolista, Bolivia, toivoisi rajojen kulkevan. Se haluaa yhteyden Tyynelle merelle Chileltä, mutta ei ole esittänyt konkreetista ehdotusta sen sijainnista, koosta tai muodosta. Monenlaisista vaihtoehtoista on keskusteltu monilla foorumeilla ja lukuisissa eri yhteyksissä, enemmän tai vähemmän vakavasti, mutta yksiselitteistä Bolivian ensisijaista toivetta tai kantaa, jonka perusteella mahdollisista uusista rajoista voisi jotain päätellä, ei ole tullut selville. Muille osapuolille eli Perulle ja Chilelle on selvää, etteivät ne halua muuttaa nykyisiä rajojaan suhteessa Boliviaan. Vaikka tapauksessa on paljonkin tyypillisen rajakiistan piirteitä, sen erottaa muista kiistanalaisen rajan tai alueen epämääräinen sijainti.

Nykyiset rajat Perun, Bolivian ja Chilen välillä eivät ole ainakaan antropogeografisia, koska kieli ja kulttuuri ovat pitkälti samat rajojen molemmilla puolilla. Ne voi nähdä osittain geometrisinä, kuten Perun ja Chilen raja, ja osittain fyysisinä eli luonnonrajoina, kuten Andien läntinen vuorijono Chilen ja Bolivian välillä (Vuoristo, 1997).

Tutkimusalueen rajojen kriittinen tarkastelu ja niiden oletettujen merkitysten uudelleenarviointi antaa mahdollisuuden kyseenalaistaa tarvetta luoda uusia rajoja. Rajaproblematiikan myötä kysymykset valtion territoriaalisuudesta, alueellisesta suvereniteetista ja sen uudelleenmäärittelystä nousevat esiin.

Paljon puhuttu valtiorajojen merkityksen väheneminen tai ylipäänsä muuttuminen globalisoituneessa maailmassa kuuluu tämän työn käsittelemään problematiikkaan. Tästä näkökulmasta katsoen rajaongelmat voivat alkaa näyttää keinotekoisilta ja lähinnä menneen ajan heijastumilta nykyaikaan. Poliittisin päätöksin aikaansaatu yhdentymiskehitys myös tutkimusalueen kolmen maan välillä voisi teoriassa tehdä rajojen siirtelystä ja aluevaatimuksista tarpeettomia. Globalisaatio ei kuitenkaan näyttäydy kaikkialla maailmassa samalla tavalla. Valtiorajojen avoimuus ja vapaa liikkuvuus on maailman mittakaavassa edelleen melko harvinaista. Pisimmälle vapaa liikkuvuus on viety Euroopan Unionissa, jossa liikkuvuutta tosin on viimeaikaisten pakolaiskriisien myötä jälleen alettu rajoittaa, muun muassa ottamalla rajatarkastukset uudelleen käyttöön. Tutkimusalueellani, eli Bolivian, Chilen ja Perun välillä ei ole vapaata liikkuvuutta, eikä rajoja voi ylittää ilman rajatarkastuksia. Viimeaikainen rajojen tutkimus maantieteessä antaa vaihtoehtona perinteiselle delimitaatio-demarkaatio-ajattelulle näkemyksen, jossa raja ei ole staattinen, fiksoitu objekti, joka on oikeasti olemassa sellaisena kuin se näyttäytyy ja siten epäpoliittinen vaan pikemminkin jatkuvan muutoksen, kehityksen ja uudelleenmäärittelyn kohteena oleva konstruktio (Fall, 2010, s. 15, Agnew, 2008, s. 175).

6.2. Funktionaalisen maantieteen kasvava merkitys

Ihmisen toimintaympäristön muutosprosesseihin perehtynyt tutkija ja futurologi Parag Khanna esittää teoksessaan Connectography, että nykymaailmassa kansalliset (valtioiden) rajat vaikuttavat yhä vähemmän siihen, miten ihmisen toiminta järjestäytyy. Hänen mukaansa ihmisyyhteiskunta käy läpi perustavanlaatuista muutosta, jonka myötä toiminnallinen infrastruktuuri kertoo meille enemmän kuin poliittiset rajat, miten maailma toimii (Khanna, 2016, s. 8). Rajat ovat olemassa ja niillä on merkitystä, mutta ne eivät toimi siten, kuin tyypillisesti oletamme niiden toimivan. Voidaan kysyä, mitkä ihmisen vetämät linjat maastossa ovat lopulta tärkeämpiä toimivan elinympäristömme kannalta – ne, jotka erottavat eli poliittiset rajat vai ne, jotka yhdistävät eli liikenneväylät, tietoliikennekaapelit, voimalinjat, putket ja niin edelleen. Khannan tulevaisuuden skenaariossa jälkimmäisten merkitys kasvaa ja poliittisten ja hallinnollisten rajojen merkitys vähenee. Kysymys on funktionaalisesta maantieteestä, jossa perinteisen poliittisen maantieteen voi nähdä vain yhtenä osana ihmisen toimintaympäristön

kokonaisuutta, eikä sitä ensisijaisesti määrittävänä tekjänä, kuten esimerkiksi useimmat kartat antavat ymmärtää. Maailma järjestäytyy yhä enemmän megakaupunkien verkoston ja erilaisten toimitusketjujen (supply chain) ympärille, kuin historiallisten rajojen mukaan. Voittaja ei aina ole se, jolla on suurin valta, vaan se, jolla on parhaat yhteydet (Khanna, 2016, s. 46). Atacaman aluekiista näyttää näiden skenaarioiden valossa menneisyyden heijastumalta, jossa keskitytään epäolennaisiin aluetta jakaviin rajoihin sen sijaan, että kehitettäisiin infrastruktuuria kokonaisvaltaiseen yhteyksien parantamiseen.

7. Ratkaisuvaihtoehtojen pohdintaa

7.1. Suvereeni käytävä

Bolivian suvereeni käytävävaihtoehto Chilen kautta on ollut esillä maiden kahdenvälisissä neuvotteluissa esimerkiksi vuonna 1950 ja vuonna 1975. Jotta Bolivian käytävä merelle ei jakaisi Chilen territoriota kahtia, olisi sen ainoa mahdollinen sijainti käytännössä Arican pohjoispuolelta Perun rajaa myötäillen, kuten Charańan ehdotuksessa vuodelta 1975. Mikäli Bolivia saisi käytävän, merkitsisi sen hyödyntäminen Bolivian haluamalla tavalla mittavia panostuksia infrastruktuuriin niin rannikolla kuin sisämaassa. Omaa satamaa toivovan maan haasteeksi tulisivat suurella todennäköisyydellä hankkeen vaatimat taloudelliset ja materiaaliset resurssit. Arican pohjoispuolisen rantakaistaleen on nimittäin mainittu soveltuvan huonosti sataman rakentamiseen (Abecia Baldvieso & Abecia López, 2016, s. 161, 162), koska alueella ei ole minkäänlaista luonnonsatamaa, toisin kuin nykyisen ja Bolivian käyttämän Arican sataman kohdalla muutaman kilometrin päässä. Sataman perustaminen kyseiselle paikalle edellyttäisi maan ja merenpohjan muokkaamista alusta lähtien satamalle sopivaksi. Toinen kysymys on liikennejärjestelyt sataman ja Bolivian ydinalueiden välillä. Niihin vaikuttaa ratkaisevasti käytävän sijainti, muoto ja leveys. Lukuisten erilaisten ehdotusten joukossa on muun muassa käytäviä, jotka myötäilevät Chilen ja Perun välistä rajaa tietyn levyisinä, esimerkiksi 50 metrin tai 100 metrin levyinen rajan myötäinen käytävä. Raja ei ole suoraviivainen, vaan mutkitteleva. Tällöin olisi arvioitava, kannattaisiko maan rakentaa

kokonaan omat uudet liikenneväylät omalle alueelleen, vai hyödyntää jo olemassa olevaa liikenneverkkoa, kuten nykyistä rautatietä, joka tässä tapauksessa jäisi Chilen puolelle. Charańan sopimusehdotuksessa Bolivialle luovutettava alue määriteltiin niin laajaksi, että nykyinen rautatie ja tiestö olisi siirtynyt Bolivialle. Myös Chacallutan lentokenttä Arican kaupungin pohjoispuolella olisi siirtynyt Bolivialle (Figueroa, 2007). Rannikolta alkaen raja olisi kulkenut Lluta-jokea myöten pitkälle sisämaahan. Aricasta Boliviaan suuntautuva rautatie ja maantie kulkevat Lluta-joen laaksossa.

7.2. Suvereeni eksklaavi

Eksklaavi on valtion varsinaisesta alueesta erillään oleva ”saareke” toisen valtion alueella. Bolivian merikysymyksen ratkaisuna eksklaavin etuna käytävään nähden olisi mahdollisuus sijoittaa se paikkaan, jossa oman sataman rakentaminen olisi helpompaa kuin edellä kuvatus käytävän kohdalla. On myös mahdollista valita eksklaavin sijainti valmiiksi olemassa olevien liikenneyhteyksien päästä, jolloin tarve rakentaa uutta infrastruktuuria pienenee. Mahdollisia paikkoja eksklaaville on esitetty useita. Suurin osa ehdotuksista sijoittuu Arican ja Antofagastan väliselle rannikkoalueelle. Esimerkki eksklaavista käydystä keskustelusta löytyy chileläisestä La Tercera -lehestä (La Tercera 11.1.2015). Sen mukaan Bolivia teki joulukuussa 2014 Chilelle salaisen tarjouksen, jossa se olisi suostunut luopumaan haasteestaan Chileä vastaan Haagin tuomioistuimessa, mikäli se saisi eksklaavin Pisaguan kaupungin läheisyydestä Tyynenmeren rannikolta. Bolivia kieltää tehneensä tällaista tarjousta. Toisen artikkelin mukaan Chile hylkäsi kyseisen hankkeen, koska Bolivia vaati oikeutta omistaa kokonaisuudessaan Orurosta Pisaguaan johtava tie, mihin Chile ei ollut valmis suostumaan, koska se olisi jakanut Chilen kahtia (Stratfor, 2017).

7.3. Jaetun suvereniteetin ratkaisut

Jaettu suvereniteetti on vaihtoehto, joka on aika ajoin noussut esiin Bolivian meriyhteyttä koskevilla keskusteluilla ja neuvotteluilla. Näissä on esitetty, että tällainen ratkaisu hyödyttäisi useampaa valtiota ja tarjoaisi mahdollisuuksia alueen taloudelliseen hyödyntämiseen yhdessä. Esimerkiksi Arican pohjoispuolen rannikkoalueen jakamista kolmen valtion kesken ehdotettiin 1970-luvulla Charańan neuvottelujen yhteydessä Perun puolelta.

Jaettuun suvereniteettiin pohjautuu myös Aricassa laadittu paikallinen ehdotus, jossa Bolivia saisi oman täyden suvereniteetin 50 metriä leveällä rajan myötäisellä käytävällä, jolle mahtuisi tie ja/tai rautatie. Käytävä päättyisi rantavyöhykkeeseen, joka olisi Bolivian, Chilen ja Perun yhteisessä käytössä turismia ja virkistyskäyttöä varten. (Comisión Intercambio Territorial Arica – Chile, 2008). Ongelmana on kuitenkin ollut osapuolten yhteisymmärryksen löytäminen suvereniteetin jakamisesta.

7.4. Ratkaisut ilman rajojen muuttamista

7.4.1 Suvereniteetin vaatimus ratkaisun etenemisen esteenä

Bolivian vaatimus suvereniteetista Tyynenmeren rannikolla ansaitsee lähempää huomiota. Kerta toisensa jälkeen lupaavilta vaikuttaneet yritykset ratkaista kiista neuvotteluin Chilen ja Bolivian välillä ovat kuitenkin lopulta kaatuneet Bolivian ehdottomaan vaatimukseen täydestä suvereniteetista Tyynenmeren rannikolla. Voidaan pohtia, mitä Bolivia tässä tapauksessa tarkoittaa suvereniteetilla ja mitä vastapuoli olettaa sen sillä tarkoittavan. Tässä kohdin on syytä esitellä eräs tapa tarkastella suvereniteetin käsitettä teoreettisesti. Kyse on laillisen (de jure) ja todellisen (de facto) suvereniteetin erottamisesta toisistaan. Asia voidaan ilmaista myös puhumalla nimellisestä suvereniteetista (nominal sovereignty) ja toisaalta efektiivisestä suvereniteetista (effective sovereignty) (Agnew, 2009, s. 5-6). Efektiivinen suvereniteetti ei ole yhtä selkeästi alueeseen sidottu kuin nimellinen suvereniteetti. Agnewin mukaan vain efektiivisellä eli de facto suvereniteetilla on merkitystä, mikäli valta nähdään vaihtuvana ja ei-pysyvänä pikemmin kuin lukittuna tiettyyn paikkaan tai alueeseen, kuten valtioon.

Chilen ja Bolivian neuvotteluissa vuosien varrella on ollut esillä vaihtoehtoja, joissa edellä kuvatut käytävät tai eksklaavit voisivat olla mahdollisia myös ilman suvereniteettia. Tämän vaihtoehdon mukaan Bolivia voisi esimerkiksi saada Chilen rannikolta sataman, kaasutermiinalin ja yrityspuiston, vaikka alueen *de jure* eli laillinen suvereniteetti säilyisi Chilellä. Arican satamassa voi nähdä piirteitä tällaisesta ei-suvereenista, mutta enimmäkseen Bolivian tarpeita palvelevasta paikasta, koska yli 80 prosenttia sen kautta kulkevasta tavaraliikenteestä on Boliviaan suuntautuvaa tai sieltä lähtöisin olevaa (Portal Portuario, 2015). Myös Perun puolella oleva Boliviamar on eräänlainen eksklaavi ilman suvereniteettia, vaikka

sen tarjoama meriyhteys perustuu siihen, että satamatoiminnot sijoittuvat jo olemassa olevaan satamaan Ilossa.

Bolivian suvereniteetin vaatimus nojaa selvästi perinteiseen *westfalenilaiseen* suvereniteettiin (Barkan, 2015, s. 50), missä valtion rajat määrittelevät valtion suvereeniksi toimijaksi niiden sisäpuolella. Tämä on kuitenkin pelkkä oletus, eli kyse on *de jure* suvereniteetista. Myös ennen Tyynenmeren sotaa (1879-1883) Bolivialla oli *de jure* suvereniteetti rannikkoalueellansa Litoralissa. Kuten jo edellä on todettu, alueen todellinen eli *de facto* suvereniteetti oli oikeastaan muilla, eli chileläisillä ja englantilaisilla. Voisi sanoa, ettei Bolivia koskaan ehtinyt ottaa omaa rannikkoaan kunnolla haltuunsa ja ulottaa sinne todellista suvereniteettia. Tämä oli seurausta siitä, että yhteydet rannikolta muualle Boliviaan olivat heikot ja alue oli erillään maan ylätasangon keskuksista.

Kiistan ratkaisun kannalta olennaista on hahmottaa laillisen ja todellisen suvereniteetin funktio ongelman eri tasoilla. Toiminnallisella tasolla eli esimerkiksi talouden ja yhteyksien osalta ongelma voisi ratketa ilman, että Bolivialle luovutetaan laillista (*de jure*) suvereniteettia toisen valtion alueelta. Bolivialla voi tässäkin tapauksessa olla *de facto* suvereniteettia toisen maan alueella. Tätä osoittaa muun muassa jo yllä mainittu Arican satama, jossa bolivialaisilla on huomattavan suuri toimintavalta, kuten omat tulliviranomaiset. Ongelman ratkeaminen poliittisella tasolla ei taas ole mahdollista ilman laillista suvereniteettia, niin kauan, kun Bolivia liittyy sen vaatimuksensa ehdottomaksi edellytykseksi.

7.4.2 Integraatoratkaisut

Valtioiden välisen integraation lisääminen ratkaisuna Bolivian merikysymykseen lienee vaihtoehtoista helpoin ja kivuttomimmin toteutettavissa oleva. On todettava, ettei rajojen muuttaminen toisi merta yhtään lähemmäksi Bolivian nykyisiä ydinalueita, joihin voidaan lukea pääkaupunki La Paz ympäristöineen ja muut Altiplanon asutuskeskukset sekä talouselämän keskus Santa Cruz idässä. Edellä kuvattu matka La Pazista rannikolle Aricaan kestää nykyoloissa maanteitse noin 8-10 tuntia. Matka voisi nopeutua parantamalla liikenneyhteyksiä esimerkiksi uusimalla osia tiestä, ellei kokonaan uuden tien rakentaminen ole mahdollista. Aikaa kuluu myös rajan ylitykseen, jossa muodollisuuksia voitaisiin helpottaa ja nopeuttaa esimerkiksi

lisäämällä uuden informaatioteknologian käyttöä. Itä-Bolivian talouskeskuksesta Santa Cruzista katsoen meri on vieläkin etäisempi. Rajojen merkityksen pohtiminen ajaa väistämättä kohti kysymystä integraatiosta. Chilen ja Bolivian välisten suhteiden normalisointi ja parantaminen antaisi epäilemättä mahdollisuuden myös rajakäytäntöjen huomattavaan nopeuttamiseen. Samoin kaikki muukin yhteistyö Bolivian nykyisen meriyhteyden parantamiseksi, kuten infrastruktuurin rakentaminen maakaasun vientiä varten, voisi tulla uudella tavalla mahdolliseksi. Yhteistyöhön perustuva integraatiomalli on vilahdellut epävirallisessa keskustelussa, toistaiseksi enemmän Chilessä kuin Boliviassa. Tämä edellyttäisi suuria poliittisia myönnytyksiä molemmilta mailta, uudenlaista dialogia ja kykyä jättää menneisyys taakse. Nykytilanteessa siihen on kuitenkin vielä pitkälti matkaa. Latinalaisen Amerikan integraatioon paneutunut tutkimusorganisaatio ALADI esittää Boliviaa koskevassa raportissaan vuodelta 2017, että sisämaavaltion asemasta johtuvat haitat ja lisäkustannukset voidaan minimoida sopimuksin ja mahdollisimman pitkälle menevällä yhteistyöllä. Raportin yhteenvedossa todettiin myös, että Bolivia hyötyisi vienti- ja tuontireittiensä maantieteellisestä jakamisesta monipuolisemmin muualle kuin muutamaaan Chilen satamaan. Tämä vähentäisi erilaisten poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien häiriöiden riskiä.

7.4.3. Ratkaisuna yhteyksien parantaminen – esimerkkinä multimodaalinen käytävä

Ajatus siitä, että yhteydet itsessään ovat lopulta tärkeämpi asia, kuin se, kenelle ne juridisesti tai poliittisesti kuuluvat, antaa mahdollisuuden visioda modernia ratkaisua Bolivian merikysymykseen. Futurologi Parag Khanna kertoo helmikuussa 2016 pitämässään TED-talk-puheessa, että Itä-Afrikan sisämaavaltioista on viime vuosina rakennettu niin sanottuja multimodaalisia käytäviä (multimodal corridors) Intian valtameren rannikolle. Multimodaalisella voidaan ymmärtää yhteys, jossa on mukana useampia erilaisia kuljetusväyliä, kuten nopea rautatie, nopea maantie ja lisäksi muita linjoja, kuten sähkölinja, tietokaapeli tai kuljetusputki. Afrikan käytävät on toteutettu etupäässä kiinalaisin investoinnein. Herää kysymys, voisiko uusi multimodaalinen käytävä olla Bolivian kaipaama ratkaisu merikysymykseensä. Kokonaan uusilla ja uusinta tekniikkaa hyödyntävillä teillä ja rautateillä matka-aika esimerkiksi La Pazista Aricaan voisi todennäköisesti lyhentyä alle puoleen nykyisestä. Latinalaisen Amerikan kontekstissa kyse

on lisäksi Afrikkaan verrattuna keskimäärin korkeamman kehitystason maista, eli voisi olettaa, että taloudelliset mahdollisuudet toteuttaa hanketta esimerkiksi yhteisinvestoinneilla olisivat olemassa. Muita tämän suuntaisia uusien yhteyksien luomiseen ja vanhojen parantamiseen tähtääviä hankkeita ovat myös jo luvussa 4 esillä olleet mantereen ylittävä kahden valtameren rautatie (tren bioceánico) sekä 2000-luvun alkupuolella ollut kaasuputki- ja satamahanke Boliviasta Chilen rannikolle.

8. Pohdintaa ja johtopäätöksiä

8.1. Haagin tuomioistuimen merkitys kiistassa

Haagin päätös merkitsi käännettä ja uutta vaihetta Atacaman aluekiistassa. Lokakuun ensimmäisenä päivänä vuonna 2018 Haagin kansainvälinen tuomioistuin antoi päätöksensä Bolivian nostamaan haasteeseen Chileä vastaan, jonka aiheena oli Chilen pakottaminen neuvottelemaan Bolivian suvereenista pääsystä Tyynelle valtamerelle. Bolivia hävisi aloittamansa oikeusproessin, koska lopputulos oli Chilen puolella äänin 12-3 (ICJ, 2018). Päätöksen mukaan Chilellä ei ole juridista velvoitetta neuvotella Bolivian kanssa suvereenista meriyhteydestä. Bolivialle tulos oli raskas pettymys ja johtanee käytännössä siihen, että sillä on entistä vähemmän uskottavuutta esittää aluevaatimuksia Chilelle. Kuultuaan tuomion presidentti Evo Morales lausui tiedotusvälineille uhmakkaasti, että ”Bolivia ei tule koskaan hyväksymään poissulkemistaan mereltä” (La Tercera, 1.10.2018). Bolivia ryhtyi Haagin prosessiin alun perin toiveikkaana ja melko varmana siitä, että sen asia katsotaan oikeutetuksi ja maa pääsee eteenpäin merivaatimuksensa kanssa. Haagin prosessi oli toisaalta vain Bolivian viimeisin yritys ratkaista oma merikysymyksensä, eikä se näytä poikenneen aiemmista yrityksistä siinä mielessä, että se olisi joka tapauksessa edennyt juuri siihen pisteeseen, mihin Chilen hyväntahtoisuus olisi riittänyt. Esimerkiksi vuoden 1975 Charańan sopimusehdotus oli mahdollinen Chilen tarjouksen myötä, mutta kaatui, koska ensinnäkään Bolivia ei suostunut Chilen ehdottamaan vastavuoroiseen alueluovutukseen ja toiseksi Chile ei ollut halukas jatkamaan prosessia Perun esittämän vastaehdotuksen jälkeen. Toisin sanoen, vaikka Haagin

prosessi olisi päättynyt Bolivian voittoon ja pakottanut Chilen neuvottelemaan kanssaan, ei näiden neuvottelujen lopputulosta olisi voinut ennalta tietää eikä määritellä. Sitä paitsi, Chile ilmoitti jo etukäteen, ettei se aio luovuttaa alueita, vaikka se joutuisi pakon edessä neuvottelemaan meriyhteydestä Bolivian kanssa. Se, saako Bolivia joskus toivomansa suvereenin meriyhteyden Chilen alueelta, riippuu yhä täysin Chilen tahdosta. Bolivian mahdollisuudet vaikuttaa asiaan omilla toimillaan ovat loppujen lopuksi olleet hyvin vähäiset koko tapauksen historian ajan, mikä näkyy siinä, että Chile on keskustellut asiasta Bolivian kanssa vain silloin, kun se on ollut itse aloitteellinen tai katsonut aiheelliseksi reagoida Bolivian aloitteeseen. Haagin prosessin kautta Bolivia on pyrkinyt saamaan kansainvälisen yhteisön huomion asialleen ja toivonut, että Chile kuuntelisi vaatimusta, kun se esitetään suuremmalla äänellä. Näin ei kuitenkaan käynyt, koska oikeuden päätös ei vastannut näitä ennako-odotuksia. Haagin prosessin lopputulosta voi selittää se, että Bolivia on puolustanut vaatimustaan moraalisisilla argumenteilla ja Chile puolestaan torjunut vaatimuksen vetoamalla juridisiin argumentteihin (Rouvière & Perrier Bruslé, 2015, s. 54).

Bolivian sisäpolitiikkaan oikeudenkäynnin lopputuloksella on oma merkityksensä. Haagin tappio antoi kolauksen Evo Moralesin aikomuksille päästä uudelle ja lain puitteissa jo ylimääräiselle kaudelle vuoden 2019 vaaleissa. Bolivian vuoden 2009 perustuslaki, jota Moralesin hallinto on itse ollut laatimassa, rajoittaa presidentin valtakausia kahteen peräkkäiseen viisivuotiseen kauteen. Jatkokausi tuli ylipäättään mahdolliseksi kyseenalaisella tavalla, koska maan perustuslakituomioistuimien päätös poistaa aiemman rajoituksen presidentin valtakausien määrässä syksyllä vuonna 2017, vaikka kyseinen perustuslain muutos tyrmättiin kansanäänestyksessä jo vuonna 2016. Evo Morales tuntuu luottavan omaan vahvaan kannattajajoukkoonsa, joka hänen rinnallaan uskoo yhä myös meren tavoitteluun. Kysymys merestä on ollut Boliviassa niin vahvasti esillä, että se tuskin jää taka-alalle kovin nopeasti, Haagin päätöksestä huolimatta.

Chile sai Haagin päätöksestä itselleen vahvan perusteen pitää koko aluekiistaa loppuun käsiteltynä ja historiaan siirtyneenä. Päätöksen jälkeen Chile voi niin halutessaan täysin sulkea korvansa Bolivian vaatimuksilta meriyhteydestä, koska neuvottelupakkoa ei ole. Tämä ei silti

merkitse Chilen velvoitteiden loppumista Boliviaa kohtaan, nimittäin vuoden 1904 sopimus on yhä voimassa ja takaa Bolivialle Chilen satamien vapaan käyttöoikeuden.

8.2. Bolivian myyttinen meri

Bolivialainen filosofi ja runoilija Roberto Prudencio (1908-1975) kiteytti maansa suhtautumisen mereen seuraavasti: ”Olemme tehneet merestä eräänlaisen uskonnon; kansallisen kultin, joka antaa historiallemme merkityksen [...] mutta koska meri on lakannut olemasta edessämme, olemme alkaneet pitää sitä sisällämme” (Salazar Paredes, 2006, s. 9).

Tutkimani aineiston ja seuraamani median perusteella olen päätenyt käsitykseen, että Bolivia on onnistunut luomaan kansalaistensa keskuuteen mielikuvan merestä, jonka tavoittelemiseksi maa on valmis tekemään kaikkensa. Merestä näyttää tulleen monen bolivialaisen silmissä maan pelastus ja absoluuttinen oikeus, joka on samalla osa kansallista identiteettiä. Meri, jonka voi uskoa vapauttavan maan niin talousahdingosta kuin historian painolastista palauttaen maalle kunnian, on oletettavasti tavoittelemisen arvoinen asia. Tässä mielikuvassa Bolivialla on jälleen oma Tyynenmeren rannikkonsa, jossa sillä on omat satamat kaupunkineen ja merivallan tunnusmerkit, kuten aktiivinen merellä toimiva laivasto - vaikka sillä ei ole missään aiemmassa historiansa vaiheessa sellaista ollut (Mesa, 2016, s. 107). Tämä antaa vaikutelman, että menneisyyden unelmat heijastuvat nykypäivän politiikkaan. Maan hallinto on Moralesin kaudella antanut diskurssissaan ymmärtää, että kaikki edellä mainittu voi toteutua, kunhan meriyhteys ensin vain saavutetaan. Tämän mielikuvan suhteuttaminen todellisuuteen on kuitenkin kovin vaikeaa. Asian tutkiskelun jälkeen näyttää pikemminkin siltä, ettei Bolivia kuitenkaan saavuttaisi oman merikäytävän (tai eksklaavin) myötä paljoakaan enempää, kuin sillä nyt jo on. Tuskin on realistista olettaa, että Bolivia voisi saada Chileltä (tai Perulta) jonkin jo olemassa olevan sataman, kuten Arican, osaksi omaa laillisesti suvereenia aluettaan. On selvää, ettei edellä kuvatun kaltainen mielikuvien meri voi toteutua esimerkiksi muutaman kilometrin mittaisella hiekkarannalla Arican pohjoispuolella. Sellainen ranta Bolivialla jo on, nimittäin edellä kuvattu Boliviamar Perussa, joka on jäänyt hyödyntämättä. Jos uusikin meriyhteys olisi saman tyyppinen, sen voisi tuskin odottaa tuottavan kaikkea sitä hyvää, mitä puheissa luvataan.

On kuitenkin eräs asia, minkä voisi varmuudella katsoa toteutuvan – ja se on suvereenin meriyhteyden tärkeä symbolinen merkitys Bolivialle historiallisen taakan poistajana.

8.3. Skaalojen ongelma

Bolivian vaatimus suvereenista yhteydestä Tyynellemerelle näyttää sijoittuvan vain yhteen maantieteelliseen skaalaan, eli kansallisvaltioon ja nojaavan perinteiseen laillisen suvereniteetin käsitteeseen. Bolivia lähti Haagin tuomioistuimeen ratkaistakseen ongelman juuri tässä skaalassa. Kuitenkin alue, joka muodostuu mahdollisten vaatimusten kohdealueeksi, on Atacama, jonka paikalliset toimijat, kuten asukkaat ja elinkeinoelämä ovat jääneet huomiotta niin Bolivian vaatimuksessa kuin ratkaisuyrityksissä ja -ehdotuksissa. Esimerkiksi Charaňan käytäväprojektin yhteydessä vuonna 1975, joka sijoittui luvussa 4 kuvatulle aimarayhteisöjen alueelle, ei juuri mietitty paikallisia asukkaita. Aimarayhteisöjen identiteetti on huomattavasti vanhempi ja eri skaalassa kuin kansalliset identiteetit (González Miranda & Ovando Santana, 2015, s. 20). Vaikuttaa siltä, että ainoastaan kansallisvaltion skaalalla oli merkitystä tuolloin, samoin kuin nytkin, eikä muita, risteäviä skaaloja tarvinnut huomioida. Ratkaisun avain saattaisi kuitenkin löytyä laajentamalla katsantokantaa muihin skaaloihin kuin kansallisvaltioon.

8.4. Konfliktia ylläpitävät voimat ja sen vastavoimat

Tutkimani aineisto antaa vaikutelman, että Atacaman aluekiista ei ole kansan, vaan ennen kaikkea hallitusten ylläpitämä. Kiista ei ole lähtöisin kansalaisten liikehdinnästä, vaikka se on siihenkin johtanut. Tietoisien nationalistinen ja kansallisidentiteetin luomiseen tähtäävä politiikka osapuolena olevissa valtioissa näyttäytyy konfliktia ruokkivana voimana. Tätä esiintyy eriasteisesti kaikissa kolmessa maassa. Tämän lisäksi konfliktia ylläpitää yksipuolinen ratkaisujen näkeminen vain kansallisvaltion skaalassa ja siihen liittyvä laillisen suvereniteetin merkityksen ylikorostaminen. Vastavoimia konfliktille edustavat jo työni alussa mainitut tekijät, eli rajat ylittävä alueellistuminen konfliktin kohdealueella ja globalisaation myötä vahvistuva tarve integraatioon ja yhteistyöhön maiden välillä. Olen koonnut näistä konfliktia ylläpitävistä ja vastavoimista alla olevan taulukon (taulukko 2).

Atacaman aluekiistaa ylläpitävät voimat	Atacaman aluekiistan vastavoimat
Kansallinen identiteettipolitiikka	Rajat ylittävä alueellistuminen
Laillisen suvereniteetin ylikorostaminen	Integraatiohankkeet
Pitäytyminen kansallisvaltion skaalassa	Globalisaatio
Viholliskuvien ylläpito	Viholliskuvista luopuminen

Taulukko 2. Atacaman aluekiistaa ylläpitävät voimat ja kiistan vastavoimat.

8.5. Atacaman aluekiistan tulevaisuus

Aika näyttää, mihin suuntaan Atacaman aluekiista lähtee etenemään, kun poliittiset suhdanteet jälleen muuttuvat, puolin ja toisin tapahtuvien vallanvaihdosten yhteydessä. Kiistan loppuminen on kiinni poliittisesta tahdosta, jota on ajoittain löytynyt osapuolten taholta paljonkin, mutta ei kuitenkaan aivan riittävästi. Neuvottelujen yhteydessä pienistä asioista on tullut lopulta niin suuria, että ne ovat estäneet sovinnon syntymisen. Kiistaan liittyvien tunnelatausten purkaminen ei ole helppoa ja se tulee varmasti viemään aikaa. Tulevaisuudelta voimme vain toivoa, että osapuolilla olisi valmiutta tulla toisiaan vastaan ja lähteä suhteiden normalisoinnin ja yhteistyön tielle.

9. Kiitokset

Haluan kiittää kaikkia avukseni olleita henkilöitä siitä, että olen vaikeuksista huolimatta onnistunut saattamaan tämän työn loppuun, mikä merkitsee minulle paljon. Kiitos Tuomas Leinonen suuresta panoksestasi mentorina koko prosessin ajan, kiitos ohjaajani Markku Löytönen, kiitos Sami Moisio alkuvaiheen palautteesta, kiitos opponenttini Kirsi Forss, kiitos työnantajalleni ymmärryksestä tutkielman teon aiheuttamille poissaoloille ja aikataulumuutoksille, kiitokset omaisilleni ja ystäväilleni kannustuksesta ja ymmärryksestä, että olen tätä tutkielmaa tehdessäni ajoittain ollut saavuttamattomissa.

10. Lähteet

Abecia Baldivieso, Valentín & Valentín Abecia López (2016). *La Dramática Historia del Mar Boliviano*. 227 s. Libreria Editorial "G.U.M." La Paz, Bolivia

Agnew, John (2008). Borders on the mind: re-framing border thinking. *Ethics & Global Politics* Vol. 1, No. 4, 2008, s. 175-191. Department of Geography, UCLA, USA

Agnew, John (2009). *Globalization and Sovereignty*. 232 s. Rowman & Littlefield Publishers Inc., Lanham, Boulder, New York, Toronto, Plymouth UK

ALADI (2017), Asociación Latinoamericana de Integración. *ESTUDIO SOBRE IMPACTOS Y COSTOS AL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO RELACIONADOS A LA CONFLICTIVIDAD INTERNA EN PAÍSES DE TRÁNSITO*. Programa de cooperación a favor de Bolivia. Publicación DAPMDER/N° 01/17. [http://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/204F8AB8AC7A5E870325814E0069126A/\\$FILE/DAPMDER_01_17_BO.pdf](http://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/204F8AB8AC7A5E870325814E0069126A/$FILE/DAPMDER_01_17_BO.pdf)

Barkan, Joshua E. (2015). *Sovereignty* s. 48-59 teoksessa John A. Agnew, Virginie Mamadouh, Anna Secor, Joanne Sharp toim. (2015). *The Wiley Blackwell Companion to Political Geography*. 548 s. John Wiley & Sons, Incorporated, UK

Bello, Daniel (2012). *Alianza Estratégica Aymaras sin Fronteras: Una respuesta territorial a los desafíos de la "glocalización"* julkaisussa Revista Boliviana de Ciencias Sociales, Tinkazos, N°32 diciembre de 2012

Chile Today 5.2.2019. The Aymara in Chile: All about surviving <https://chiletoday.cl/site/the-aymara-in-chile-all-about-surviving/>

Comisión Intercambio Territorial Arica – Chile (2008). Descripción Geográfica de la Venta del Territorio <https://intercambioterritorial.wordpress.com/>

Donaldson, John (2014). Re-thinking international boundary practices: *Moving away from the 'edge' s.* 105-125 teoksessa McConnell, Fiona & Nick Megoran, Philippa Williams toim. (2014). *Geographies of Peace, New Approaches to Boundaries, Diplomacy and Conflict Resolution*. I.B. Tauris, London, New York

De Mesa, José, Teresa Gisbert & Carlos D. Mesa Gisbert (1998). *Historia de Bolivia*. 803 s. Editorial Gisbert y Cía., La Paz, Bolivia

El Deber 16.7.2017. Empresarios y la ABT redescubren otra salida al mar por el Beni <http://www.eldeber.com.bo/economia/Empresarios-y-la-ABT-redescubren-otra-salida-al-mar-por-el-Beni-20170715-0053.html>

El Deber 11.7.2019. Evo Morales inicio visita oficial a Rusia firmara acuerdos con Putin <https://www.eldeber.com.bo/bolivia/Evo-Morales-inicio-visita-oficial-a-Rusia-firmara-acuerdos-con-Putin-20190711-0002.html>

Evo Morales Twitterissä 11.5.2016. “Somos un pueblo pacifista, respetamos la vida. No habrá guerra.” <https://twitter.com/evoespueblo/status/730362858962354176>

Fall, Juliet Jane (2010). *Artificial states? On the enduring geographical myth of natural borders*. Political Geography, 2010. <http://archive-ouverte.unige.ch/unige:5676>

Figuerola, Uldaricio (2007). *La demanda marítima boliviana en los foros internacionales* 567 s. RIL editores, Santiago de Chile

Fraser, Eric & Sylvester Minja, Tony Arber (2009). *Should Chile Reverse History And Provide Bolivia Sovereign Access To The Sea? Assess The Risks And Benefits To Bolivia, Chile And Peru*, 6 s. RCDS 2009 – CONTEMPORARY STRATEGIC ISSUES, Royal College of Defence Studies, 2009

González Miranda, Sergio & Cristián Ovando Santana (2015). *EL “ABRAZO DE CHARAÑA”: UN BREVE INSTANTE QUE PERSISTE EN LA HISTORIA DE ARICA*, 40 s. Estudios de Seguridad y Defensa N° 6

Global Firepower, 2019. <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>

HispanTV 19.3.2018. Chile dice que no cederá a Bolivia ni un centímetro de territorio <https://www.hispantv.com/noticias/chile/371740/bolivia-disputa-mar-pacifico-cij>

HispanTV 17.7.2015. Argentina respalda demanda marítima boliviana contra Chile
<https://www.hispantv.com/noticias/argentina/39357/argentina-respalda-demanda-maritima-boliviana-contra-chile>

Häkli, Jouni (1999). *Meta Hodos: Johdatus ihmismaantieteeseen*, 231 s. Osuuskunta Vastapaino, Tampere

ICJ, Haagin kansainvälinen tuomioistuin (2014). Päättös 27.1.2014 koskien Chilen ja Perun kiistaa merirajasta <https://www.icj-cij.org/files/case-related/137/17958.pdf>

ICJ, Haagin kansainvälinen tuomioistuin (2018). Päättös 1.10.2018 koskien Chilen velvoitetta neuvotella Bolivian pääsystä Tyynelle valtamerelle <https://www.icj-cij.org/files/case-related/153/153-20181001-JUD-01-00-EN.pdf>

INE (2019) Instituto Nacional de Estadística, La Paz, Bolivia. www.ine.gob.bo

Khanna, Parag (2016). *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. 486 s. Random House, New York.

Khanna, Parag, TED-talk, 2016 Helmikuu. *How megacities are changing the map of the world*
https://www.ted.com/talks/parag_khanna_how_megacities_are_changing_the_map_of_the_world

Klein, Herbert S. (2015). *Historia Mínima de Bolivia*. 407 s. El Colegio de México, Meksiko

Koopman, Sara (2014). *Making space for peace: International protective accompaniment in Colombia* s. 126-147 teoksessa McConnell, Fiona & Nick Megoran, Philippa Williams toim. (2014). *Geographies of Peace, New Approaches to Boundaries, Diplomacy and Conflict Resolution*. I.B. Tauris, London, New York

La Razón 3.3.2013. Sentimiento de pérdida del mar en el oriente es distinto al de occidente
http://www.la-razon.com/suplementos/animal_politico/Sentimiento-perdida-oriente-distinto-occidente_0_1789021150.html

La Razón, 3.2.2013. 'Hay que desterrar la frase gas por mar'. Carlos Mesa http://www.la-razon.com/suplementos/animal_politico/desterrar-frase-gas-Carlos-Mesa_0_1772222808.html

La Tercera 11.1.2015. La secreta oferta que envió Bolivia para negociar salida al mar a cambio de bajar demanda <http://www2.latercera.com/noticia/la-secreta-oferta-que-envio-bolivia-para-negociar-salida-al-mar-a-cambio-de-bajar-demanda/>

La Tercera 1.10.2018. Evo Morales reitera que salida al mar "es un tema pendiente" con Chile y que "Bolivia nunca va a renunciar a romper el enclaustramiento"

<https://www.latercera.com/politica/noticia/evo-morales-reacciona-tras-derrota-pais-la-haya-bolivia-nunca-renunciar-al-enclaustramiento/337325/>

Lacoste, Pablo & Diego Jiménez Cabrera (2016). *El enclaustramiento de Bolivia y el factor Argentina* julkaisussa Si Somos Americanos vol.16 no.1 Santiago jun. 2016

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-09482016000100006

León, Pablo, Cristián Faundes & Marjorie Gallardo (2015). *La punta del iceberg. La aspiración marítima boliviana y sus implicancias en la seguridad y defensa de Chile*. 224 s. Centro de Estudios Estratégicos CEEAG, Andros Impresores, Chile

Malvarez, Maria Florencia (2017). *EL PAISAJE DE LA RUTA DE LA PLATA: de Potosí al Puerto de Arica (siglos XVI-XVIII). Metodología para el estudio del Paisaje histórico y estrategias para el Re-Use de las vías de comunicación históricas. 1.1 La Ruta de la Plata de Potosí al puerto de Arica*. <https://www.researchgate.net/publication/320756507>

Meller, Patricio (1998). *110 años de Desarrollo Económico Chileno, 1880 – 1990*. Teoksessa Un siglo de economía política chilena: 1880 - 1990, luku 1. Editorial Andrés Bello - Santiago, Chile, Volume: ISBN: 956-13-1444-4 - s. 19-80.

Mesa, Carlos D. (2016). *La Historia del Mar Boliviano* 253 s. Editorial Gisbert, La Paz, Bolivia

CNN Español 27.3.2017. Carlos Alberto Montanerin kolumni.

[\(http://cnnespanol.cnn.com/2018/03/27/bolivia-y-chile-montaner-columna/\)](http://cnnespanol.cnn.com/2018/03/27/bolivia-y-chile-montaner-columna/)

Mundo Aymara, 29.4.2011. Municipio chileno del mundo aymara propone una salida al mar para Bolivia.

OAS (2009) https://www.oas.org/dil/esp/Constitucion_Bolivia.pdf

Ovando Santana, Cristián (2015). *La noción de soberanía en las propuestas bolivianas para la salida al mar: El caso Arica trinacional* julkaisussa Diálogo Andino no.48 Arica set. 2015

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-26812015000300012

Plaza Pública Cadem (2015). https://plazapublica.cl/wp-content/uploads/archivos/Track-PP69-MayoS1_V_Especial-La-Haya.pdf

Portal Portuario (2015). <https://portalportuario.cl/bolivia-canaliza-80-de-su-comercio-exterior-por-arica-pese-a-tener-otros-siete-puertos-a-su-disposicion/>

Querejazu Calvo, Roberto (2010). *La Guerra del Pacífico. Síntesis Histórica de sus Antecedentes, Desarrollo y Consecuencias*. 105 s. Librería Editorial "G.U.M." La Paz, Bolivia

Radio San Gabriel 2.10.2018. La marqutasa, mar con identidad aymara
<http://www.radiosangabriel.org.bo/rsg/?q=es/node/1758>

Rouvière, Laetitia & Laetitia Perrier Bruslé (2015). *Bolivia-Chile-Peru: Sea Access* s. 53-68
teoksessa Brunet-Jailly, Emmanuel toim. (2015). *Border Disputes: A Global Encyclopedia*. ABC-CLIO LLC, Santa Barbara, California

Salazar Paredes, Fernando (2006). *Bolivia y Chile: Desatando nudos. Propuesta de salida al mar para Bolivia basada en el equilibrio de intereses y una nueva racionalidad política*. 199 s. Plural editores, La Paz, Bolivia

St John, Ronald Bruce (1994). *The Bolivia-Chile-Peru Dispute in the Atacama Desert*. 32 s.
Boundary & Territory Briefing, Volume 1 Number 6. International Boundaries Research Unit, University of Durham, UK

Stratfor - Global Intelligence (2015). Bolivia's natural gas sector under threat, 18.8.2015.
<https://www.stratfor.com/analysis/bolivias-natural-gas-sector-under-threat>

Stratfor - Global Intelligence (2017). Old rivalries still simmer between Bolivia and Chile, 24.7.2017.
<https://worldview.stratfor.com/article/old-rivalries-still-simmer-between-bolivia-and-chile>

Telesur 27.7.2017 <https://www.telesurtv.net/news/Bolivia-firme-en-demanda-maritima-y-dialogo-con-Chile-20170727-0044.html>

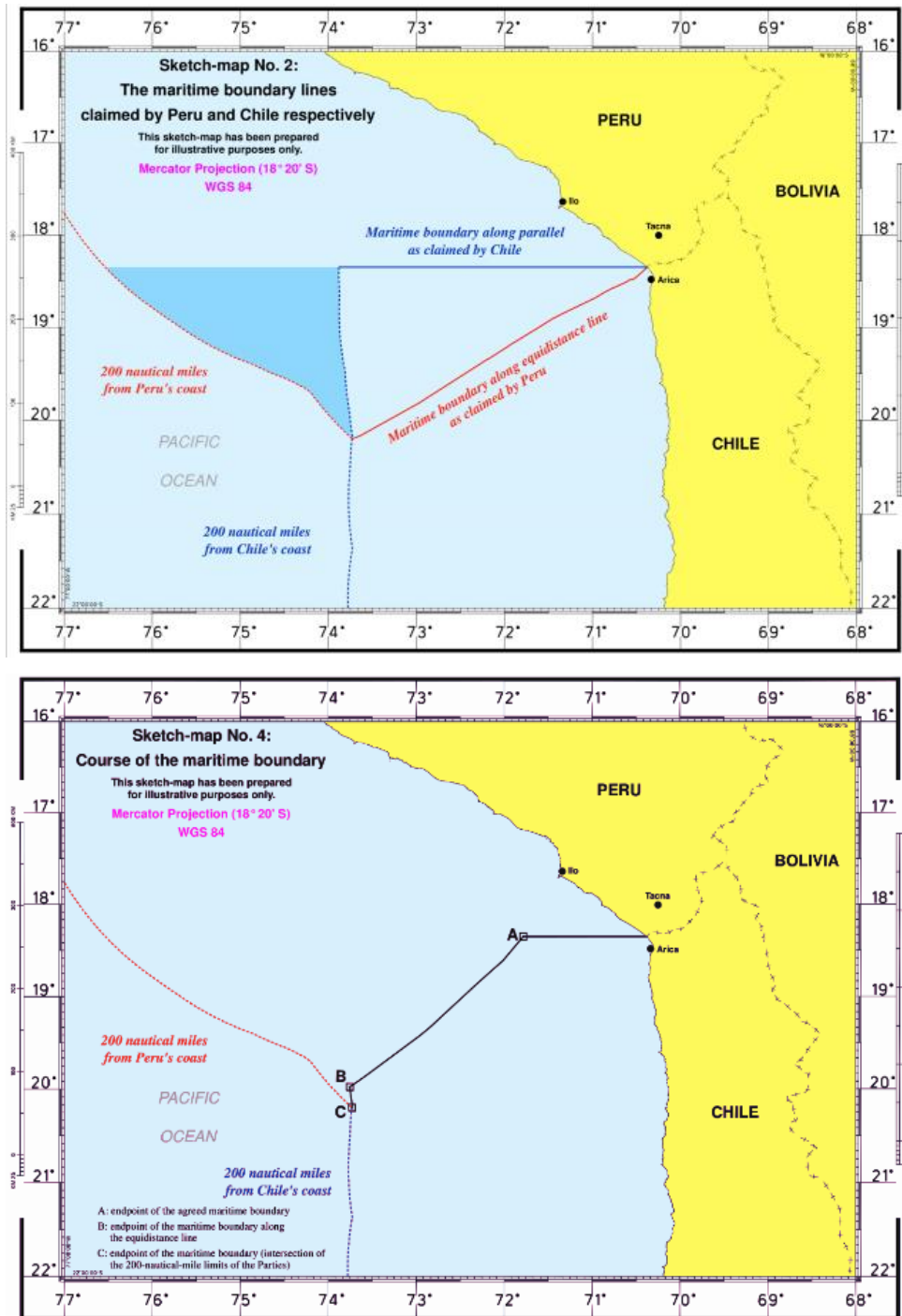
Ucsusa - Union of concerned scientists (2018) <https://www.ucsusa.org/clean-energy/coal-and-other-fossil-fuels/environmental-impacts-of-natural-gas>

UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development (2014). Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries for the Decade 2014-2024.
<https://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/UN-recognition-of-the-problems-of-land-locked-developing-countries.aspx>

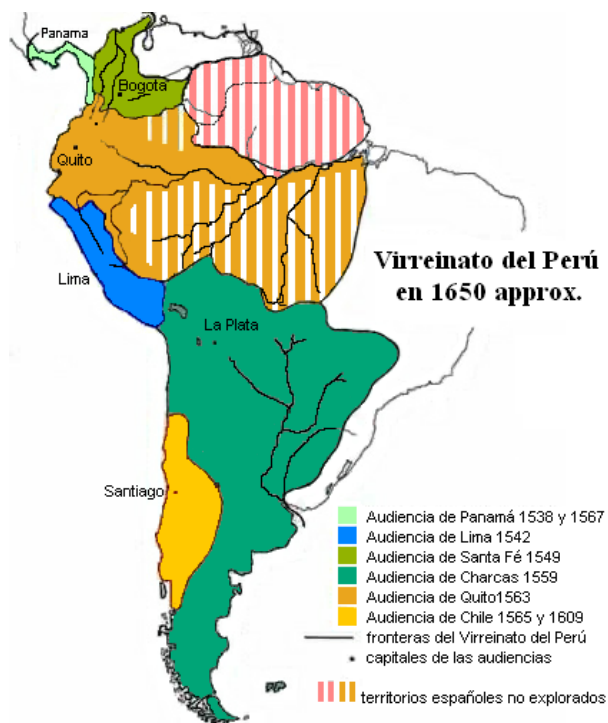
UNCLOS - Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus, tehty 10. joulukuuta 1982.
https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1996/19960050/19960050_2

Vuoristo, Kai Veikko (1997). Poliittinen maantiede. Etupiirien ja yhteistyön maailma 288 s.
WSOY, Porvoo

11. Liitteet



Liite 1. Luonnoskartat Haagin kansainvälisen tuomioistuimen ratkaisusta Perun ja Chilen merirajaa koskevaan kiistaan. Ylhäällä tilanne ennen päätöstä, alhaalla Haagissa määritetty uusi meriraja. (Kuva: ICJ 2014, lähde Wikimedia Commons).



Liite 2. Espanjan siirtomaa-ajan aluejaot. Vasemmalla Perun varakuningaskunta noin vuonna 1650, joka kattaa lähes koko mantereen lukuun ottamatta Portugalin aluetta ja oikealla Río de la Platan varakuningaskunta noin vuonna 1783. (kuvat: Wikimedia Commons)

Liite 3. Keskustelu chileläisen metsäteollisuusalan tutkijan Javier Murillon (nimi muutettu) kanssa 18.5.2018 Aalto-Yliopistolla Otaniemessä.

Keskustelussa tuli esille, että Boliviassa on voimakas Chilen vastainen mieliala, joka vaikeuttaa normaalia kanssakäymistä näiden kahden maan asukkaiden välillä. Syitä tähän ovat muun muassa bolivialainen kouluopetus, jossa Chile esitetään syyllisenä maan köyhyyteen ja alikehitykseen vietyään siltä pääsyn merelle. Chilessä puolestaan sekä hallitus, että enemmistön mielipide vastustavat ajatusta suvereenin merikäytävän antamisesta Bolivialle. Chileläisestä näkökulmasta Bolivia kiusaa jatkuvilla vaatimuksillaan, mutta Chile ei voi ryhtyä tämän johdosta vastatoimiin, koska jos se millään tavalla heikentäisi Bolivian nykyisiä etuisuuksia satamiensa käyttöön liittyen, syyttäisi Bolivia sitä sopimusten rikkomisesta ja saisi vaatimuksilleen lisää pontta. Silalajoen vesien käyttöä koskevan kiistan Chile vei Haagiin jo ennen Boliviaa, jottei Bolivia saisi toista haastetta Chileä vastaan.

Keskustelu käytiin alla olevan alustuksen ja kysymysten pohjalta (käännös tekstin jäljessä*):

Hola Javier, soy Niko Salmela y estoy haciendo la tesis sobre la demanda marítima de Bolivia a Chile. Sería muy interesante saber algo de la atmósfera chilena en general alrededor de este tema. Por eso te doy estas cuestiones para pensar y tal vez responder. Cuéntame si hay algo que no comprendes. No hay prisa, puede responder en cualquiera manera que te conviene, y si te parece mejor, también podemos hacer una cita algún día y discutir en vivo.

Cuestiones:

Desde cuanto tiempo vives fuera de Chile?

Qué sabes tú de la disputa entre Chile y Bolivia?

Les importa el tema a la gente en general en Chile? Tienen opiniones?

Saben del proceso en el Corte Internacional de Justicia en La Haya?

Qué piensa la gente de la posición boliviana y de lo que pasa por allá sobre el tema marítimo?

Tienes un opinión sobre la tema? Qué piensas?

**Käännös espanjasta suomeksi:*

Hei Javier, olen Niko Salmela ja teen gradututkielmaa Bolivian merivaatimuksesta Chilelle. Olisi hyvin kiinnostavaa tietää jotain chileläisestä yleisestä ilmapiiristä liittyen tähän aiheeseen. Siksi annan nämä kysymykset pohdittavaksi ja mahdollisesti vastattavaksi. Kerro minulle jos on jotain, mitä et ymmärrä. Ei ole kiire, voit vastata millä tavalla haluat ja jos tuntuu paremmalta, voimme myös tavata jonain päivänä ja keskustella kasvokkain.

Kysymykset:

Kauanko olet asunut Chilen ulkopuolella?

Mitä tiedät Chilen ja Bolivian välisestä kiistasta?

Kiinnostaako tämä teema ihmisiä yleensä Chilessä? Onko heillä mielipiteitä?

Tiedetäänkö Chilessä yleisesti asiaan liittyvästä oikeusprosessista Haagin kansainvälisessä tuomioistuimessa?

Mitä ihmiset ajattelevat Bolivian kannasta ja sen maan tapahtumista meriteemaan liittyen?

Onko sinulla mielipidettä asiasta? Mitä ajattelet?

Liite 4. Kysymykset bolivialaisille asiantuntijoille (käännös tekstin jäljessä*)

Cuestionario Bolivia

Estimada/o xxxxx, soy Niko Salmela, el estudiante finlandés haciendo la tesis sobre la demanda marítima boliviana. Disculpe la tardanza, pero ahora estoy listo para presentar unas cuestiones que son de interés para mi investigación. No es necesario responder directamente, sirven más como base de discusión y algo para reflejar. Si hay cualquiera cosa que no entienda en mis preguntas por favor pregunteme y le explico.

Además si usted no quiere que su nombre se mencione en mi tesis lo dejaré sin mencionar.

He entendido que una salida soberana al Océano Pacífico es lo que requiere Bolivia de Chile, en consecuencia de la pérdida de su costa en la guerra del Pacífico en 1879-1883. ¿Qué tipo de salida al Pacífico prefiere Bolivia? ¿Un corredor (por ejemplo al norte de Arica como en el acuerdo de Charaña 1975), un enclave u otro? Y por qué?

Aunque es sobre todo un problema a nivel político, estoy pensando mucho en los aspectos a nivel práctico de esta problema. ¿Se trata de mejorar las conexiones al mar? ¿Se considera en Bolivia que los arreglos actuales con puertos chilenos y peruanos son insuficientes? ¿Se ve que la única manera de mejorar esa situación sería una nueva salida soberana?

El enclave no soberano llamado Boliviamar en la costa de Perú que tiene Bolivia desde 1992 cerca de la ciudad de Ilo y su puerto no se ha desarrollado y queda en abandono. ¿Por qué?

¿Cómo es el escenario de otras posibilidades peruanas como los puertos de Mollendo y Matarani en el contexto del acceso boliviano al mar?

¿Qué tipo de funciones se supone que tenga la salida? ¿Como por ejemplo un nuevo puerto propio, base naval, gasoducto con terminal de liquidación de gas natural, uso recreativo etc. y cómo serían las conexiones ferroviarias y terrestres? ¿Es importante que todas las funciones serían dentro del territorio soberano boliviano o se podría compartir algo con el otro país? ¿Por ejemplo carreteras u otra infraestructura?

¿Qué pasaría con los arreglos actuales en puertos chilenos como Arica y Antofagasta si Bolivia obtuviera una nueva salida soberana?

¿Qué pasaría si el fallo de la corte de La Haya sea favorable para Bolivia?

¿En caso de que el fallo de La Haya no sea favorable para Bolivia, cómo va a avanzar el país con su demanda?

¿Existen algunos planes o alguna estrategia para ambos escenarios?

Agradeciendo de antemano sus comentarios, atentamente

Niko Salmela
Saludos!

**Käännös espanjasta suomeksi:*

Kysymykset bolivialaisille

Hyvä xxxxx, olen Niko Salmela, suomalainen opiskelija tekemässä gradututkielmaa Bolivian merikysymyksestä. Pahoittelen viivästystä, mutta nyt olen valmis esittämään joitakin kysymyksiä, jotka ovat kiinnostavia tutkimukseni kannalta. Ei ole välttämätöntä vastata suoraan, kysymykset toimivat paremminkin pohjana keskustelulle ja pohdinnalle. Jos kysymyksissäni on jotain, mitä ette ymmärrä, voitte kysyä minulta niin selitän.

Lisäksi, jos ette halua nimeänne mainittavan tutkielmassani, jätän sen mainitsematta.

Olen ymmärtänyt, että suvereeni yhteys Tyynelle merelle on Bolivian vaatimus Chileltä, koska se menetti rannikkonsa Tyynenmeren sodassa vuosina 1879-1883. Minkä tyyppisen yhteyden Tyynelle merelle Bolivia mieluiten haluaisi? Käytävän (esimerkiksi Arican pohjoispuolelta kuten Charañan ehdotuksessa vuodelta 1975), eksklaavin tai muun? Miksi?

Vaikka kyseessä on ennen kaikkea poliittisen tason ongelma, olen myös ajatellut paljon tämän ongelman käytännön tason aspekteja. Onko kyse yhteyksien parantamisesta merelle? Ajatellaanko Boliviassa, että nykyiset järjestelyt Chilen ja Perun satamissa ovat riittämättömiä? Katsotaanko uusi, suvereeni meriyhteys ainoaksi tavaksi parantaa tätä tilannetta?

Ei-suvereeni eksklaavi nimeltä Boliviamar Perun rannikolla, joka Bolivialla on ollut vuodesta 1992 lähtien lähellä Ilon kaupunkia ja satamaa on jäänyt kehittämättä ja vaipunut unohduksiin. Miksi?

Millaisilta näyttävät muut mahdollisuudet Perun rannikolla, kuten Mollendon ja Mataranin satamat Bolivian meriyhteyden tiimoilta?

Millaisia toimintoja meriyhteydellä oletetaan olevan? Kuten esimerkiksi uusi oma satama, laivastotukikohta, kaasuputki ja maakaasun nesteytyslaitos, turismi jne.? Millaiset tie- ja rautatieyhteydet olisivat tarpeen? Onko merkitystä sillä, ovatko kaikki toiminnot Bolivian valtion suvereenilla alueella vai voiko niitä jakaa toisen valtion kanssa? Kuten esimerkiksi teitä ja infrastruktuuria?

Mitä tapahtuisi nykyisille järjestelyille Chilen satamissa, kuten Aricassa ja Antofagastassa, jos Bolivia saisi uuden, suvereenin yhteyden merelle?

Mitä tapahtuisi, jos Haagin tuomioistuimen päätös olisi Bolivialle suotuista?

Mikäli Haagin tuomioistuimen päätös ei olisi Bolivialle suotuista, miten maa aikoisi edetä merivaatimuksensa kanssa?

Onko molempien vaihtoehtojen varalle suunnitelmia tai strategiaa?

Kommenteista etukäteen kiittäen

Niko Salmela

Liite 5. Kysymykset chileläisille asiantuntijoille (käännös tekstin jäljessä*)

Cuestionario Chile

Estimado/a xxxxx, soy Niko Salmela, el estudiante finlandés haciendo la tesis sobre la demanda marítima boliviana. Disculpe la tardanza, pero ahora estoy listo para presentar unas cuestiones que son de interés para mi investigación. No es necesario responder directamente, sirven más como base de discusión y algo para reflejar. Si hay cualquiera cosa que no entienda en mis preguntas por favor pregunteme y le explico.

Además, si usted no quiere que su nombre se mencione en mi tesis lo dejaré sin mencionar.

He entendido que una salida soberana al oceano Pacifico es lo que requiere Bolivia de Chile, en consecuencia de la perdida de su costa en la guerra del Pacifico en 1879-1883. Conozco bien el punto de vista chilena actual y su postura en el proceso de la Haya diciendo que el tratado de 1904 es lo que determina la situación y a base de la cual Chile no es culpable de cambiar sus fronteras ni negociar una salida soberana para Bolivia. ¿Es correcto? ¿Qué piensa de que en Bolivia se dice que Chile no cumple el tratado de 1904 (por la privatizacion de puertos etc.) y es porque Bolivia necesita una salida soberana?

Aunque es sobre todo un problema a nivel político, estoy pensando mucho en los aspectos a nivel practico de este problema. ¿Se trata de mejorar conexiones bolivianas al mar? ¿Si se considera en Bolivia que los arreglos actuales con puertos chilenos y peruanos son insuficientes, está Chile dispuesto a colaborar con Bolivia para mejorar esa situación, aunque no le entregaría una salida soberana? Por ejemplo si Bolivia quiere exportar su gas natural via un puerto, necesitará un gasoducto a la costa y un terminal de liquidación de gas. ¿Cree usted que sería posible?

¿En caso de que el fallo de La Haya no sea favorable a Chile cómo va a avanzar el país con la demanda Boliviana?

¿Qué pasaría si el fallo de la corte de La Haya sea favorable para Chile?

¿Existen algunos planes o alguna estrategia para ambos escenarios?

Agradeciendo de antemano sus comentarios, atentamente

Niko Salmela

Saludos!

**Käännös espanjasta suomeksi:*

Kysymykset chileläisille

Hyvä xxxxx, olen Niko Salmela, suomalainen opiskelija tekemässä gradututkielmaa Bolivian merikysymyksestä. Pahoittelen viivästystä, mutta nyt olen valmis esittämään joitakin kysymyksiä, jotka ovat kiinnostavia tutkimukseni kannalta. Ei ole välttämätöntä vastata suoraan, kysymykset toimivat paremminkin pohjana keskustelulle ja pohdinnalle. Jos kysymyksissäni on jotain, mitä ette ymmärrä, voitte kysyä minulta niin selitän.

Lisäksi, jos ette halua nimeänne mainittavan tutkielmassani, jätän sen mainitsematta.

Olen ymmärtänyt, että suvereeni yhteys Tyynelle merelle on Bolivian vaatimus Chileltä, koska se menetti rannikkonsa Tyynenmeren sodassa vuosina 1879-1883. Tiedän hyvin Chilen nykyisen näkökulman ja kannan Haagin oikeusprosessissa, jonka mukaan vuoden 1904 sopimus määrittelee tilanteen ja jonka pohjalta Chile ei ole velvollinen muuttamaan rajojaan, eikä neuvottelemaan suvereenista meriyhteydestä Bolivialle. Pitääkö tämä paikkansa? Mitä ajattelette siitä, että Bolivia sanoo, ettei Chile noudata vuoden 1904 sopimusta (muun muassa satamien yksityistämisen vuoksi) ja tarvitsee siksi oman, suvereenin meriyhteyden?

Vaikka kyseessä on ennen kaikkea poliittisen tason ongelma, olen myös ajatellut paljon tämän ongelman käytännön tason аспектеja. Onko kyse Bolivian yhteyksien parantamisesta merelle? Jos Boliviassa ajatellaan, että nykyiset järjestelyt Chilen ja Perun satamissa ovat riittämättömiä, onko Chile valmis yhteistyöhön Bolivian kanssa parantaakseen tätä tilannetta, vaikka se ei luovuttaisi sille suvereenia meriyhteyttä? Esimerkiksi, jos Bolivia haluaa viedä maakaasuaan sataman kautta, se tarvitsee kaasuputken rannikolle sekä kaasun nesteytyslaitoksen. Luuletteko, että tämä on mahdollista?

Mikäli Haagin tuomioistuimen päätös ei olisi Chilelle suotuista, miten maa aikoisi edetä Bolivian merivaatimuksen kanssa?

Mitä tapahtuisi, jos Haagin tuomioistuimen päätös olisi Chilelle suotuista?

Onko molempien vaihtoehtojen varalle suunnitelmia tai strategiaa?

Kommenteista etukäteen kiittäen

Niko Salmela